Infrastructure Canada

Infrastructure Canada

Rapport ministériel sur le rendement (RMR)

2015–2016

L'honorable Amarjeet Sohi, C.P., Député
Ministre de l'Infrastructure et des Collectivités

Canada

Il est possible d'obtenir, sur demande, cette publication sur supports accessibles.

Personne-ressource :
Direction des communications
Infrastructures Canada
180, rue Kent, bureau 1100
Ottawa (Ontario) K1P 0B6
Ligne d'information publique : 613-948-1148
Ligne sans frais : 1-877-250-7154
ATS : 1-800-465-7735
Courriel : infc.info.infc@canada.ca

Cette publication est disponible aux adresses suivantes :
http://www.tbs-sct.gc.ca/hgw-cgf/oversight-surveillance/dpr-rmr/index-fra.asp
http://www.infrastructure.gc.ca/pub/index-fra.html.

Autorisation de reproduction
À moins d'indication contraire, l'information contenue dans cette publication peut être reproduite, en tout ou en partie et par quelque moyen que ce soit, sans frais et sans autre permission d'Infrastructure Canada, pourvu qu'une diligence raisonnable soit exercée afin d'assurer l'exactitude de l'information reproduite, qu'Infrastructure Canada soit mentionné comme organisme source et que la reproduction ne soit présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite en collaboration avec Infrastructure Canada ou avec son consentement.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire l'information contenue dans cette publication à des fins commerciales, envoyez un courriel à l'adresse suivante : info@infc.gc.ca.

© Sa Majesté du chef du Canada, représentée par le ministre responsable du Bureau de l'infrastructure du Canada, 2016.
Catalogue No T91-1F-PDF
ISSN 2368-0423

Also available in English under the title *Infrastructure Canada - Departmental Performance Report, 2015-16*.

Table des matières

Message du ministre 1

Les résultats en bref 3

Section I : Survol de l'organisation 5

- Profil de l'organisation 5
- Contexte organisationnel 7
- Priorités organisationnelles 13

Section II : Vue d'ensemble des dépenses 21

- Dépenses réelles 21
- Sommaire du rendement budgétaire 22
- Tendances relatives aux dépenses du Ministère 23
- Dépenses par crédit voté 24
- Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental 24
- États financiers et Faits saillants des états financiers 25

Section III : Analyse des programmes et des services internes 27

- Programme 1.1 : Financement des priorités provinciales et territoriales 35
- Programme 1.2 : Financement permanent et souple de l'infrastructure 37
- Programme 1.3 : Investissements dans les priorités nationales en matière d'infrastructures 39
- Programme 1.4 : Investissements dans les infrastructures de grande envergure 42
- Programme 1.5 : Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales 46
- Programme 1.6 : Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent 49
- Services internes 52

Section IV : Renseignements supplémentaires 57

- Tableaux de renseignements supplémentaires 57
- Dépenses fiscales fédérales 57
- Coordonnées de la personne-ressource de l'organisation 57

Annexe : Définitions 59

Notes de fin de document 63

Message du ministre

À titre de ministre de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada, j'ai le plaisir de présenter le Rapport ministériel sur le rendement d'Infrastructure Canada pour 2015-2016. Le rapport décrit les réalisations du Ministère au cours de la dernière année, qui visaient à respecter l'engagement du gouvernement du Canada de créer des emplois et de favoriser la croissance de la classe moyenne, tout en établissant les bases solides d'une économie durable pour l'avenir.

Infrastructure Canada a réalisé d'importants progrès en vue d'atteindre l'objectif principal du gouvernement, soit de bâtir le Canada du 21e siècle. Dans le budget de 2016, le gouvernement a annoncé un plan historique visant à investir plus de 120 milliards de dollars dans les infrastructures au cours des 10 prochaines années.

En collaborant étroitement avec nos partenaires, nous avons réalisé des progrès considérables dans la mise en œuvre de la Phase 1 de notre plan d'infrastructure, et en trois mois, nous avons conclu des ententes bilatérales avec l'ensemble des provinces et des territoires. Bien que la Phase 1 soit principalement axée sur des projets à court terme visant la remise en état, la réparation, la modernisation et l'amélioration de l'accessibilité d'infrastructures existantes, la prochaine phase de notre plan sera axée sur de nouveaux projets transformateurs et à long terme dont les collectivités auront besoin pour prospérer et être concurrentielles dans l'économie de l'avenir.

Pour établir les priorités de la Phase 2, nous avons mobilisé les Canadiens d'un bout à l'autre du pays au cours du printemps et de l'été 2016. Nous avons renforcé les partenariats avec les provinces, les territoires, les municipalités et les communautés autochtones, et nous avons écouté les intervenants et l'ensemble des Canadiens pour mieux comprendre leurs besoins en matière d'infrastructure. En septembre, j'ai tenu la toute première réunion fédérale-provinciale-territoriale au sujet des infrastructures, et j'ai invité les représentants de la Fédération canadienne des municipalités à nous parler de la manière dont on peut entraîner des résultats concrets pour les collectivités du Canada. Je suis persuadé que les commentaires que nous avons recueillis nous aideront à créer un plan d'infrastructure qui répondra aux besoins réels des Canadiens et des collectivités.

Alors que nous travaillons à élaborer la Phase 2, nous avons continué le travail en ce qui a trait à nos programmes d'infrastructure existants, tout en poursuivant la mise en œuvre du projet du corridor du nouveau pont Champlain. Ce projet de calibre international crée des emplois et, une fois complété, favorisera la croissance économique en facilitant les déplacements dans l'Est du Canada et en assurant la circulation sécuritaire et continue des gens et des marchandises.

Au cours de la dernière année, le portefeuille de l'Infrastructure et des Collectivités s'est également élargi pour inclure la supervision de deux projets d'infrastructure additionnels qui ont une importance à l'échelle nationale : le pont international Gordie-Howe, qui constituera un nouveau passage frontalier entre Windsor, en Ontario, et Detroit, au Michigan; et l'Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto. Ces projets auront d'importants impacts positifs et contribueront au succès continu du Canada sur la scène économique mondiale et à titre de destination touristique.

Au cours de la prochaine année, je continuerai de concentrer mes efforts sur les priorités du gouvernement du Canada et de respecter les engagements soulignés dans ma lettre de mandat[i]. Je suis persuadé que mes collègues à Infrastructure Canada m'appuieront dans la mise en œuvre des investissements qui permettront d'établir des collectivités fortes, inclusives et durables où les Canadiens de la classe moyenne souhaiteront vivre, travailler, se divertir et fonder une famille.

L'honorable Amarjeet Sohi
Ministre de l'Infrastructure et des Collectivités

Les résultats en bref

Principales réalisations du Ministère

- ✓ Conformément au mandat du ministre relativement aux nouveaux programmes d'infrastructure du gouvernement, Infrastructure Canada (INFC) a dirigé la conception de l'approche pour la phase 1, et en collaboration avec ses partenaires fédéraux, a proposé un plan pour le début des investissements du gouvernement dans l'infrastructure verte, l'infrastructure sociale et le transport en commun.
- ✓ En vertu du volet Infrastructures provinciales-territoriales des projets nationaux et régionaux exécutés dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada (NFCC), 40 projets ont été approuvés et des fonds de 807 millions de dollars provenant de la part fédérale de 9 milliards de dollars ont été engagés dans le cadre de ce programme. En outre, en vertu du volet Infrastructures provinciales-territoriales du Fonds des petites collectivités, 350 projets ont été approuvés et des fonds de 413,1 millions de dollars provenant de la part fédérale de 1 milliard de dollars ont été engagés dans le cadre de ce programme.
- ✓ INFC a remporté le prix d'équipe Michelle C. Comeau pour la conception d'un outil de mentorat en ligne visant à faciliter la communication entre les mentors et les mentorés. Cet outil appuie un programme interministériel de mentorat (auquel participent sept ministères) visant à permettre aux employés d'accéder à un plus grand bassin de mentors et de mentorés.
- ✓ La convention relative au projet de corridor du nouveau pont Champlain a été signée par le gouvernement du Canada et par le Groupe Signature sur le Saint-Laurent (SSL), le 19 juin 2015, pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation, l'entretien et la remise en état du corridor sur 35 ans. Pour veiller à ce que le partenariat public-privé (PPP) mène à l'ouverture du nouveau pont sur le Saint-Laurent en décembre 2018 et du reste du corridor en 2019, INFC a établi, en collaboration avec Services publics et Approvisionnement Canada, un cadre de gouvernance pour la gestion du contrat avec les partenaires privés.

À combien s'élèvent les fonds utilisés en 2015-2016?

3 190 441 756 $

Dépenses réelles du Ministère

Qui était concerné en 2015-2016?

357

Équivalents Temps Plein réels

Section I : Survol de l'organisation

Profil de l'organisation

Ministre compétent : L'honorable Amarjeet Sohi, C.P., député

Premier dirigeant : Jean-François Tremblay

Portefeuille ministériel : Ministre de l'Infrastructure et des Collectivités

Le Bureau de l'infrastructure du Canada fait partie du portefeuille de l'infrastructure et des collectivités. Le portefeuille comprend ce qui suit :

- La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI)[ii], une société d'État dont le mandat est d'assurer aux usagers un passage sécuritaire sur ses infrastructures situées dans la grande région de Montréal grâce à la gestion, à la réfection et à l'entretien adéquats des infrastructures, et ce, tout en respectant l'environnement et en optimisant la fluidité de la circulation.

- L'Autorité du pont Windsor Detroit (APWD)[iii], une société d'État[1] responsable du processus d'approvisionnement pour la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien du nouveau pont international Gordie-Howe (appartenant au secteur public) entre Windsor (Ontario) et Detroit (Michigan), dans le cadre d'un PPP. En date du 4 novembre 2015, l'APWD, qui relevait jusque-là du ministre des Transports, est passée sous la responsabilité du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités.

- En 2000, le gouvernement du Canada, le gouvernement provincial de l'Ontario et la Ville de Toronto ont annoncé un engagement de 500 millions de dollars chacun pour financer l'Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto (IRSRT). En 2001, la Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto (SRSRT), une société à but non lucratif communément appelée Waterfront Toronto, a été établie. Le 4 novembre 2015, le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités a été désigné ministre responsable des affaires fédérales relatives à l'IRSRT[iv].

Lois habilitantes :

- *Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique*[v] (2002, ch. 9, art. 47) (FCIS);
- Décret C.P. 2004-0325;
- Les lois suivantes en lien avec le Fonds de la taxe sur l'essence :

[1] Les sociétés d'État sont des institutions ou des entités publiques qui sont indépendantes du gouvernement et, en tant qu'institutions publiques, elles sont ultimement responsables devant le gouvernement. Les sociétés d'État suivent un cycle de planification différent de celui du gouvernement, et elles font rapport au Parlement par l'entremise de deux principaux types de documents : le sommaire du plan d'entreprise, qui comprend les sommaires budgétaires, et le rapport annuel.

- *Loi sur le soutien de la croissance de l'économie et de l'emploi au Canada*[vi], Loi du Canada (L.C.) 2011, ch. 24.
- *Loi sur le plan d'action économique de 2013*[vii], n° 1, L.C. 2013, ch. 33, art. 233.

- La loi et le décret suivants, en lien avec le Projet de nouveau pont pour le Saint-Laurent (communément appelé « Projet de corridor du nouveau pont Champlain ») :
  - *Loi visant le nouveau pont pour le Saint-Laurent*[viii]
  - Décret C.P. 2014-0144
- La loi, le décret et l'entente suivants, en lien avec le projet du pont international Gordie-Howe :
  - *Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce*[ix], L.C. 2012, ch. 31, art. 179.
  - Décret C.P. 2015-1237
  - Accord sur le passage entre le Canada et le Michigan[x]

Année d'incorporation ou de création : Le Bureau de l'infrastructure du Canada a été établi en 2002.

Autre :

Infrastructure Canada (INFC) collabore avec d'autres ministères et organismes fédéraux afin d'assurer la prestation de certains de ses programmes de paiements de transfert. Ces ministères et organismes échangent leurs connaissances quant aux priorités et aux besoins locaux. Les partenaires d'exécution fédéraux d'Infrastructure Canada pour certains programmes temporisés sont les suivants :

- Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA);
- Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec (DEC-Québec);
- Agence canadienne de développement économique du Nord (CanNor);
- Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario (FedDev Ontario);
- Diversification de l'économie de l'Ouest Canada (DEOC);
- Transports Canada (TC).

De plus, INFC travaille avec PPP Canada (conseiller en matière de partenariats public-privé) pour le NFCC et le Projet de CNPC, ainsi qu'avec Services publics et Approvisionnement Canada (autorité contractante).

Contexte organisationnel

Raison d'être

Pour bâtir le Canada du XXIe siècle, il est essentiel d'établir un plan d'infrastructure stratégique et collaboratif à long terme qui permette d'édifier des collectivités économiquement dynamiques, planifiées de façon stratégique, durables et inclusives. INFC collabore étroitement avec tous les ordres de gouvernement et d'autres partenaires pour permettre des investissements dans les infrastructures sociale et verte, dans l'infrastructure publique de base, ainsi que dans des infrastructures favorisant l'accroissement du commerce et la croissance de l'économie.

Responsabilités

Les infrastructures publiques constituent des assises qui permettent aux Canadiens de maintenir et d'améliorer leur qualité de vie. Le gouvernement fédéral s'intéresse aux infrastructures publiques puisqu'elles sont liées à ses secteurs de compétence que sont le commerce, la sécurité et les peuples autochtones vivant sur des réserves, et qu'elles contribuent à l'atteinte des priorités nationales visant la croissance économique et la protection de l'environnement. Des investissements stratégiques dans les infrastructures sont nécessaires pour créer des emplois, bâtir des collectivités durables et soutenir la croissance économique pendant de nombreuses années. Les investissements en infrastructure aident à relever de nombreux défis complexes auxquels les Canadiens sont confrontés chaque jour : de la croissance rapide de nos villes jusqu'aux changements climatiques, en passant par les menaces relatives à l'eau et au sol.

INFC fournit un soutien prévisible à long terme pour veiller à ce que les Canadiens puissent compter sur une infrastructure publique moderne de calibre mondial. Le Ministère s'acquitte de ce mandat en effectuant des investissements, en formant des partenariats, en élaborant des politiques, en mettant des programmes en œuvre et en favorisant le développement des connaissances à propos des infrastructures publiques au Canada. Depuis sa création en 2002, le Ministère est un important partenaire financier; il travaille avec les provinces, les territoires, les municipalités, le secteur privé et des organismes à but non lucratif, de même qu'avec d'autres ministères et organismes fédéraux pour aider à construire et à revitaliser des infrastructures qui permettent de bâtir des collectivités diversifiées, inclusives et modernes, ainsi qu'un Canada fort.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à élaborer un plan décennal en vue d'accorder un nouveau financement considérable aux provinces, aux territoires et aux municipalités. Ce plan, qui sera développé en collaboration avec tous les paliers de gouvernement, prévoira une augmentation immédiate des investissements en infrastructure ainsi qu'un financement prévisible à long terme afin d'appuyer la réalisation des priorités des Canadiens. Plus particulièrement :

- On doublera les investissements fédéraux actuels dans les infrastructures, de manière à les faire passer à 10 milliards de dollars au cours de chacun des deux prochains exercices financiers;

- On consacrera 20 milliards de dollars à chacun des trois secteurs prioritaires suivants : les infrastructures du transport en commun; les infrastructures vertes, ce qui comprend les réseaux d'aqueduc et d'égout, l'énergie propre et les infrastructures permettant de lutter contre les changements climatiques; de même que les infrastructures culturelles et récréatives;

- On améliorera le NFCC afin de le rendre plus transparent et de simplifier les processus d'approbation.

Infrastructure Canada est l'autorité de projet chargée de la réalisation du projet de corridor du nouveau pont Champlain à Montréal, au Québec.

Le pont Champlain est l'un des ponts les plus achalandés au Canada. En effet, on estime que plus de 40 millions de véhicules l'utilisent chaque année. Il s'agit d'un corridor commercial crucial Canada-États-Unis, par lequel transitent 20 milliards de dollars en commerce international et 11 millions d'usagers du transport par année.

Afin de garantir la sécurité et l'efficacité des transports pour les navetteurs, les usagers du transport en commun et les véhicules commerciaux, en 2011, le gouvernement du Canada s'est engagé à construire un nouveau pont pour le Saint-Laurent. Ce pont, qui sera terminé en 2018, remplacera le pont Champlain existant, qui s'approche de la fin de sa durée de vie utile. On s'attend à ce que les travaux sur le reste du corridor soient achevés en 2019.

Le nouveau pont augmentera la capacité et l'efficacité des infrastructures des portes d'entrée et des corridors à l'échelle régionale et nationale. Le projet apportera également une solution efficace à la circulation des biens et des personnes grâce à l'élargissement à six voies du tronçon de l'autoroute 15 qui appartient au gouvernement fédéral et au remplacement du pont de L'Île-des-Sœurs. Ces composantes devraient être terminées en 2019.

De plus, depuis le 4 novembre 2015, le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités est responsable du projet du pont international Gordie-Howe. Ce projet est le plus grand projet d'infrastructure binational réalisé à la frontière du Canada et des États-Unis. L'APWD, une société d'État, est chargée de construire un nouveau passage frontalier entre Windsor (Ontario) et Detroit (Michigan), qui est le principal corridor pour les échanges commerciaux entre le Canada et son plus important partenaire commercial, les États-Unis. Près de 30 % des échanges commerciaux par camion entre le Canada et les États-Unis, ou environ 100 milliards de dollars par année en commerce de marchandises, passent par le corridor Windsor-Detroit, soit beaucoup plus qu'à tout autre passage frontalier. En date du 1er avril 2016, l'équipe qui assure la surveillance du projet du pont international Gordie-Howe, qui relevait jusque-là de Transports Canada, est passée sous la responsabilité d'INFC.

Une fois achevé, le projet procurera une capacité additionnelle qui permettra de répondre à la future augmentation de la circulation et à l'augmentation du commerce, et il encouragera les investissements entre le Canada et les États-Unis. Le projet du pont international Gordie-Howe créera aussi une duplication du réseau, permettra un traitement et une capacité améliorés à la frontière, et fournira un raccordement entre l'autoroute 401 en Ontario et le réseau routier américain au Michigan. De plus, le projet permettra de créer des milliers d'emplois en construction ainsi que des occasions d'emploi à long terme des deux côtés de la frontière.

Résultat stratégique et architecture d'alignement des programmes (AAP)

En 2015-2016, l'architecture d'alignement des programmes d'Infrastructure Canada comporte un résultat stratégique, six programmes ainsi que les services internes[2] à l'appui des activités du Ministère. Ensemble, ces six programmes donnent une vue d'ensemble des principaux secteurs d'activité et initiatives du Ministère pour 2015-2016. On aborde les programmes en détail dans la section III du présent rapport.

1. **Résultat stratégique** : Des infrastructures publiques pour un Canada plus prospère
   - 1.1 **Programme** : Financement des priorités provinciales et territoriales
   - 1.2 **Programme** : Financement permanent et souple de l'infrastructure
   - 1.3 **Programme** : Investissements dans les priorités nationales en matière d'infrastructures
   - 1.4 **Programme** : Investissements dans les infrastructures de grande envergure
   - 1.5 **Programme** : Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des zones rurales
   - 1.6 **Programme** : Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent

   Services internes

INFC compte deux secteurs d'activité distincts. Premièrement, le Ministère fournit un financement souple à l'appui des priorités en matière d'infrastructures municipales, provinciales et territoriales qui correspondent aux grands intérêts nationaux, et il obtient du financement pour des projets d'infrastructure en formant des partenariats avec les provinces, les territoires, les municipalités, les associations municipales, des organismes à but non lucratif et des partenaires du secteur privé, et en leur fournissant du financement. Deuxièmement, il est responsable d'exécuter le Projet de nouveau pont pour le Saint-Laurent (communément appelé « Projet de corridor du nouveau pont Champlain »), ce qui englobe la supervision de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, une société d'État dont le mandat consiste à garantir aux usagers un passage sécuritaire sur ses infrastructures situées dans la grande région de Montréal.

Le Ministère supervise également l'APWD, une société d'État responsable de l'approvisionnement, de la construction et de l'exploitation du pont international Gordie-Howe.

Tous les programmes contenus dans l'AAP mènent à la construction et à l'amélioration d'infrastructures publiques, contribuant ainsi au résultat stratégique du Ministère, qui consiste à bâtir un Canada plus prospère. Ces programmes définissent également le cadre dans lequel sont regroupés nos programmes de paiements de transfert (tels que décrits dans la section III).

[2] Le financement pour les Services internes comprend le financement de fonctionnement pour les activités principales d'administration et d'exécution des programmes.

Environnement opérationnel et analyse des risques

INFC adopte une démarche complète pour l'identification, l'évaluation et la gestion des risques sur les plans stratégique et opérationnel, à l'échelle des programmes et à l'échelle des projets. Dans le cadre de cette approche, le Ministère procède régulièrement à des analyses du contexte avec la participation directe de sa haute direction. Le tableau ci-dessous donne un aperçu des principaux risques ministériels liés à l'atteinte du résultat stratégique du Ministère, et présente un survol des résultats des stratégies connexes en matière de réponse aux risques.

Comme lors des années précédentes, le Ministère a examiné et mis à jour les risques dans le contexte des nouveaux facteurs de risque environnementaux et des progrès réalisés grâce à la mise en œuvre des réponses aux risques. En raison des ajouts au mandat du Ministère en 2015-2016, INFC a répondu à un risque supplémentaire. Ce risque est lié au nouvel engagement ministériel qui consiste à créer un nouveau plan d'infrastructure décennal.

Principaux risques

Risque	Stratégie de réaction au risque	Lien avec les programmes de l'organisation
Mettre en œuvre efficacement les programmes du Nouveau Fonds Chantiers Canada (**en cours**)	INFC a continué d'entretenir des relations efficaces avec les provinces, les territoires, les municipalités et les autres promoteurs afin de suivre en temps opportun les processus d'examen et d'approbation des projets. En mettant l'accent sur l'amélioration continue, le Ministère a simplifié les approbations du Conseil du Trésor (CT) pour les projets demandant une contribution fédérale de 50 à 250 millions de dollars. INFC a également réalisé des économies en utilisant des outils novateurs tels que des ententes de contribution (EC) cadres et des EC regroupées ainsi que l'Outil d'évaluation du risque lié aux opérations des programmes (OEROP) pour la prise de décision liée aux projets, et en misant sur l'expertise de Transports Canada pour examiner les grands projets de transport sélectionnés. Afin de conserver sa capacité d'exécution, INFC a continué d'offrir aux employés des occasions de perfectionnement, dont des services de mentorat et de gestion des talents.	• Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales • Investissements à grande échelle dans les infrastructures • Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales
Mettre en œuvre en temps opportun le Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (**en cours**)	La convention relative au projet de corridor du nouveau pont Champlain a été signée par le gouvernement du Canada et par le Groupe Signature sur le Saint-Laurent, le 19 juin 2015, pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation, l'entretien et la remise en état du corridor sur 35 ans. Pour veiller à ce que la construction du nouveau pont sur le Saint-Laurent soit terminée en 2018 et à ce que le reste du corridor soit ouvert en 2019, INFC a établi, en collaboration avec	• Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent

	Services publics et Approvisionnement Canada, un cadre de gouvernance pour la gestion du contrat avec les partenaires privés. L'acquisition de toutes les propriétés requises, y compris celles qui appartenaient au gouvernement du Québec, a été effectuée en un temps record pour une structure de capital d'une telle envergure et d'une telle complexité. On a atteint tous les principaux jalons pour 2015-2016 en respectant les échéances et le budget.	
Mettre en œuvre en temps opportun les solutions en matière de gestion de l'information-technologie de l'information (GI-TI) et assurer une disponibilité continue des services au sein du Ministère tout en contribuant aux grandes initiatives pangouvernementales de GI-TI actuelles et futures (**en cours**)	Nous déployons des efforts ciblés en vue de garantir l'état de préparation pour les nouveaux programmes d'infrastructure tout en fournissant rapidement des services de GI-TI. Cela comprend l'élaboration et la mise en œuvre de processus et de procédures visant à solliciter efficacement la participation de Services partagés Canada (SPC), dont le rôle consiste notamment à fournir l'infrastructure pour les systèmes hébergés par INFC. Parallèlement, INFC a participé à des initiatives pangouvernementales. Le Ministère a fourni des solutions de GI-TI en temps opportun en lançant des initiatives pangouvernementales comme la stratégie de mobilité, le dépôt direct et les Services de voyage partagés (SVP). Pour appuyer le lancement de l'initiative de données ouvertes, INFC a mis à jour son Système de gestion de l'information sur les programmes (SGIP) et renouvelé sa présence en ligne.	• Services internes
Mise en œuvre efficace du nouveau financement lié au plan d'infrastructure décennal (**nouveau**)	Nous mettons l'accent sur la mise en place de stratégies, de plans et de ressources pour exécuter efficacement de nouveaux programmes de financement. INFC a reçu l'approbation du Conseil du Trésor pour la phase 1 du plan d'infrastructure décennal, qui comprenait 35 millions de dollars en fonds d'exploitation. Les leçons apprises des programmes passés et en cours ont éclairé la rationalisation additionnelle de la phase 1 des programmes d'infrastructure, y compris la surveillance du Groupe d'évaluation des projets (GEP). Infrastructure Canada continue d'entretenir des relations de collaboration avec les provinces, les territoires, les municipalités et d'autres partenaires pour l'exécution du plan d'infrastructure décennal.	• Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales

Une des principales mesures de contrôle des risques d'INFC liées à la mise en œuvre de ses programmes de paiements de transfert est la création du Groupe d'évaluation des projets (GEP). Le GEP confirme au sous-ministre et au ministre que, pour chaque projet relevant des pouvoirs délégués au ministre, une fonction indépendante de remise en question est exercée par la haute direction (incluant deux membres externes indépendants). Le GEP confirme également que le pouvoir délégué au ministre d'aller de l'avant sans l'approbation du CT est documenté et pleinement justifié. Le GEP s'est avéré un moyen utile de fournir au ministre un degré de certitude élevé selon lequel tous les facteurs pertinents liés aux risques associés à un

projet ont été évalués. Le GEP a démontré sa capacité en ce qui concerne l'examen, la remise en question et le rejet ou la recommandation d'un grand nombre de projets dans une courte période. Le GEP examine les projets à deux étapes : d'abord, pour recommander l'approbation en principe des projets au ministre, et ensuite, avant la signature des ententes de contribution ayant force de loi.

Priorités organisationnelles[3]

Priorité n° 1 Promouvoir la mise en œuvre du Nouveau Fonds Chantiers Canada et des nouveaux programmes d'infrastructure tout en assurant une saine gestion.

Type de priorité[4] : Nouvelle

Principales initiatives à l'appui

Initiatives prévues	Date de début	Date de fin	État	Lien avec les programmes de l'organisation
• On travaillera avec les bénéficiaires afin d'allouer du financement à des Projets nationaux et régionaux en examinant les propositions de projet, de même qu'en négociant et en mettant en œuvre des ententes de contribution. La conclusion des ententes dans le cadre du NFCC établira la plateforme pour la mise en œuvre des programmes et des projets.	Avril 2014	En cours	Sur la bonne voie	• Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales • Investissements dans les infrastructures de grande envergure • Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales

[3] Pour obtenir plus de renseignements sur les priorités organisationnelles, consulter la lettre de mandat du ministre.

[4] Les différents types de priorités sont définis comme suit : priorité déjà établie (établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé dans le rapport); priorité permanente (établie au moins trois exercices avant l'exercice visé dans le rapport); priorité nouvelle (établie au cours de l'exercice visé dans le RPP ou le RMR).

• On travaillera horizontalement avec les partenaires, comme Transports Canada et d'autres organisations, afin de connaître les pratiques exemplaires en matière de gestion des contributions et d'élaborer des approches améliorées et rationalisées pour la mise en œuvre de nos programmes d'infrastructure.	Avril 2014	En cours	Sur la bonne voie	• Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales • Investissements dans les infrastructures de grande envergure • Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales

Progrès en vue de l'atteinte de la priorité

En 2015-2016, le gouvernement a annoncé un plan visant à investir plus de 120 milliards de dollars dans les infrastructures sur une période de 10 ans, dont 60 milliards de dollars en nouveaux fonds pour le transport en commun, l'infrastructure verte et l'infrastructure sociale. Ce financement sera offert en deux phases : la phase 1 (11,9 milliards de dollars) est principalement axée sur les investissements dans l'infrastructure au cours des 2 prochaines années et la phase 2 (le reste du financement) est principalement axée sur des objectifs à long terme. INFC a dirigé la conception de l'approche liée à la phase 1 en collaboration avec ses partenaires fédéraux, et a proposé un plan pour le début des investissements du gouvernement dans l'infrastructure verte, l'infrastructure sociale et le transport en commun. Les investissements dans le cadre de la phase 1 ont été annoncés dans le budget de 2016.

INFC a réalisé d'importants progrès pour faire avancer les projets dans le cadre du NFCC, qui a été lancé en mars 2014. Ces projets ont été désignés par les provinces et les territoires comme des priorités pour le financement fédéral à l'appui de la croissance économique, d'un environnement plus sain et de collectivités plus fortes.

- En 2015-2016, en vertu du Volet Infrastructures provinciales-territoriales des projets nationaux et régionaux, 40 projets ont été approuvés et des fonds de 807 millions de dollars provenant de la part fédérale de 9 milliards de dollars ont été engagés dans le cadre de ce programme.

- En 2015-2016, en vertu du Volet Infrastructures provinciales-territoriales du Fonds des petites collectivités, 350 projets ont été approuvés et des fonds de 413,1 millions de dollars provenant de la part fédérale de 1 milliard de dollars ont été engagés dans le cadre de ce programme.

En date du 31 mars 2016, en vertu du Volet Infrastructures nationales, INFC a approuvé le financement de deux projets prioritaires d'importance nationale qui représentent des investissements dans l'infrastructure portuaire ainsi que dans l'infrastructure aéroportuaire à l'échelle locale et régionale.

INFC continue de collaborer avec d'autres ministères fédéraux afin de partager de façon proactive les renseignements sur l'état des programmes et des projets, ainsi les pratiques exemplaires relatives à la gestion des risques, aux ententes de contribution et vérifications de bénéficiaires. Des détails sur ces activités peuvent être consultés sous la priorité 3.

Priorité n° 2 Poursuivre les travaux d'acquisition et de construction accélérées du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent et aider Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée à continuer d'assurer la sécurité du pont Champlain

Type de priorité : Nouvelle

Principales initiatives à l'appui

Initiatives prévues	Date de début	Date de fin	État	Lien avec les programmes de l'organisation
• Achever l'évaluation de la demande de proposition;	Juillet 2014	Avril 2015	Complétée	• Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent • Services internes
• Signer l'entente relative au projet avec le partenaire retenu du secteur privé;	Juin 2015	Juin 2015	Complétée	• Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent • Services internes
• Acquérir tous les terrains nécessaires au projet;	Octobre 2014	Avril 2017	Sur la bonne voie	• Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent • Services internes
• Effectuer des évaluations environnementales sur toutes les propriétés à acquérir temporairement pour la construction du NPSL;	Novembre 2014	Décembre 2015	Complétée	• Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent • Services internes

• Continuer à fournir du soutien à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et à la superviser, entre autres en s'assurant que la société PJCCI a accès à tous les crédits parlementaires nécessaires pour réaliser ses priorités et ses travaux prévus.	En cours	En cours	Sur la bonne voie	• Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent • Services internes

Progrès en vue de l'atteinte de la priorité

En 2015-2016, l'équipe du projet de CNPC a continué de mettre en œuvre le processus d'approvisionnement et de faire avancer le Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Le processus de demande de propositions a commencé en juillet 2014, et a pris fin en avril 2015 avec l'annonce du proposant retenu. À la suite de l'atteinte de ce jalon, la convention relative au projet de corridor du nouveau pont Champlain a été signée par le gouvernement du Canada et par le Groupe Signature sur le Saint-Laurent, le 19 juin 2015.

Le processus d'acquisition de biens immobiliers (tels que des terrains et des propriétés) a continué de porter des fruits. Les évaluations environnementales sur les propriétés à acquérir temporairement ont été menées à bien et ont pris fin septembre 2015, et le rapport final a été publié en décembre 2015. INFC a continué d'appuyer et de superviser la société PJCCI, et a veillé à ce que celle-ci ait accès à toutes les approbations et a tous les crédits parlementaires nécessaires pour réaliser ses priorités et ses travaux prévus.

Priorité 3 : Désigner des économies opérationnelles et apporter des améliorations dans la réalisation du mandat du Ministère

Type de priorité : En cours

Principales initiatives à l'appui

Initiatives prévues	Date de début	Date de fin	État	Lien avec les programmes de l'organisation
• Infrastructure Canada se dote d'une capacité de gestion allégée et réalisera un minimum de quatre projets ciblés afin de simplifier les activités, de désigner les économies à réaliser et d'habiliter le personnel. De plus, le Ministère examinera d'autres initiatives pangouverne-mentales visant l'innovation et les améliorations opérationnelles (p. ex. réduction du fardeau administratif).	Avril 2014	En cours	Sur la bonne voie	• Tous les programmes contenus dans l'AAP, y compris les services internes

• Infrastructure Canada continuera également de mettre en œuvre son processus de planification ministérielle intégrée afin de soutenir l'établissement des priorités et la prise de décisions, d'améliorer l'allocation et l'utilisation intégrées des ressources, et de réduire le dédoublement des efforts dans les fonctions de planification et de rapport dans l'ensemble du Ministère.	Avril 2015	En cours	Sur la bonne voie	• Tous les programmes contenus dans l'AAP, y compris les services internes
• Le renouvellement de la composante du Système de gestion de l'information sur les projets (SGIP) du Système partagé de gestion de l'information sur les infrastructures (SPGII) complétera les améliorations apportées pour le Fonds des petites collectivités (FPC) et tous les nouveaux programmes. De plus, l'important plan de changement en GI-TI (p. ex. les initiatives pangouverne-mentales liées à la modernisation des technologies de l'information dans des domaines comme la prestation de services pour le courrier électronique, les téléphones, la gestion des documents, de même que l'équipement et les logiciels des utilisateurs) permettra d'offrir aux employés de nouveaux outils pour leur travail quotidien. Finalement, nous poursuivrons l'amélioration de la gestion et de l'utilisation de nos fonds de renseignements afin d'appuyer la prise de décisions au Ministère.	En cours	En cours	Sur la bonne voie	• Tous les programmes contenus dans l'AAP, y compris les services internes

Progrès en vue de l'atteinte de la priorité

En 2015-2016, INFC a entrepris plusieurs exercices visant à désigner des économies opérationnelles et à apporter des améliorations dans la réalisation du mandat du Ministère. Les voici :

- Mise en œuvre de six activités ciblées pour l'amélioration du processus de gestion allégée, visant à simplifier les opérations, à désigner les économies et à habiliter le personnel. Les activités comprenaient des processus de GI-TI, et des processus visant à améliorer les secteurs d'activité de base et les fonctions de soutien opérationnel. Au total, plus de 70 employés ont reçu une formation sur les principes de base de la gestion allégée.

- Établissement d'un groupe de professionnels (sous-ministres adjoints) de la prestation de subventions et contributions de divers ministères, pour permettre aux membres de partager de l'information et des pratiques exemplaires ainsi que de se conseiller les uns les autres sur des questions propres aux opérations des programmes. Les ministères participants étaient les suivants : Agriculture et Agroalimentaire Canada, Patrimoine canadien, Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada, Emploi et Développement social Canada, Environnement et Changement climatique Canada, Sécurité publique Canada et Transports Canada. Le Forum a servi de complément au forum existant mis en place par le Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT) en mettant l'accent sur les questions liées à la mise en œuvre des programmes.
- Participation, aux côtés de plusieurs autres ministères, à un exercice de réduction des formalités administratives présidé par le CT et portant sur la phase de demande et d'évaluation des programmes de subventions et de contributions. Les ministères participants ont examiné les processus existants, désigné les domaines à améliorer, partagé des pratiques exemplaires et aidé le CT à lancer l'examen de la politique et de la directive sur les paiements de transfert.
- INFC a également entrepris un exercice de passation des marchés de faible valeur afin de simplifier et d'améliorer ses processus entourant l'acquisition de biens et de services ayant un seuil monétaire bas.

De plus, INFC a mis en œuvre plusieurs initiatives de GI-TI pour améliorer les opérations du Ministère et contribuer à l'atteinte des priorités du gouvernement :

- Améliorer la composante du SGIP du SPGII à l'appui de l'exécution de plusieurs programmes;
- Participer à l'initiative pour un gouvernement ouvert en veillant à ce que la plupart des données sur les programmes du Ministère soient disponibles en ligne;
- Adopter la nouvelle solution pangouvernementale en matière de courrier électronique pour les services de courriel du Ministère;
- Mener des projets pilotes pour les nouveaux dispositifs des utilisateurs finaux et les solutions en matière d'accès à distance de façon à soutenir la mobilité accrue de l'effectif en 2016-2017;
- Mener d'importantes activités de nettoyage dans le domaine de la gestion de l'information ministérielle afin de réduire le double emploi, d'appuyer la prise de décision et de se préparer aux prochaines initiatives de gestion des données à l'échelle du gouvernement;
- Fournir un soutien clé en matière de GI à l'appui des grands projets de ponts.

INFC a aussi réalisé plusieurs gains en efficience dans ses processus liés aux ressources humaines en réponse à la nouvelle orientation de la Commission de la fonction publique en matière de dotation, ce qui comprend :

- Adopter une seule politique en matière de nomination (au lieu des cinq politiques qui existent à l'heure actuelle) afin d'offrir une plus grande souplesse à l'organisation;
- Modifier les pouvoirs subdélégués en matière de dotation afin de voir à ce que la bonne décision soit prise au bon niveau;
- Mettre en œuvre un cadre de supervision et de surveillance mettant l'accent sur les dossiers de dotation présentant un risque plus élevé, sur les signaux de système émis par les données et les conseillers en RH, et sur les résultats plutôt que sur les processus.

Priorité n° 4 Appuyer les initiatives en matière de gestion des personnes.

Type de priorité : Nouvelle

Principales initiatives à l'appui

Initiatives prévues	Date de début	Date de fin	État	Lien avec les programmes de l'organisation
• On mettra l'accent sur la planification stratégique des ressources humaines afin de disposer d'un effectif durable et compétent. Le Ministère prendra des mesures pour que les employés et les gestionnaires participent pleinement à de fréquentes discussions sur les initiatives de gestion des personnes, incluant l'implication des employés dans la mise en œuvre des initiatives liées à Objectif 2020 ainsi que dans la suite à donner aux résultats du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF).	Avril 2015	En cours	Sur la bonne voie	• Tous les programmes contenus dans l'AAP, y compris les services internes
• Infrastructure Canada optimisera les occasions de collaboration avec Transports Canada afin de tirer parti de l'approche de portefeuille, de même que les possibilités de collaboration entre les directions générales du Ministère, afin de soutenir la mobilité des employés, de tirer avantage des approches collectives en matière de dotation des ressources humaines, et de mieux intégrer les plans et actions en matière de gestion des personnes aux autres activités de planification du Ministère.	Avril 2015	En cours[5]	Sur la bonne voie	• Tous les programmes contenus dans l'AAP, y compris les services internes

Progrès en vue de l'atteinte de la priorité
En 2015-2016, INFC a entrepris plusieurs activités à l'appui de ses initiatives en matière de gestion des personnes, dont les suivantes :

[5] Veuillez noter que les responsabilités communes émanant du portefeuille avec Transport Canada se sont terminées avec la nomination de notre nouveau sous-ministre.

- Solliciter régulièrement la participation des employés et des gestionnaires en vue d'élaborer des stratégies de gestion des personnes garantissant le maintien d'un effectif compétent;
- Mettre en œuvre un engagement ministériel à appuyer les priorités du gouvernement du Canada et du greffier pour favoriser la création d'un milieu de travail positif, sain, inclusif, respectueux, et exempt de harcèlement et de discrimination. Parmi les activités qui ont eu lieu dans le cadre de cet engagement, notons la tenue d'une foire sur la santé et le mieux-être, la mise en œuvre d'un programme obligatoire de prévention du harcèlement pour les employés, et la création d'une page Web consacrée au bien-être au travail dans l'intranet d'INFC afin d'offrir des ressources aux employés dans ce domaine;
- Investir dans la formation linguistique afin de promouvoir un milieu de travail bilingue et d'encourager les employés à travailler dans la langue officielle de leur choix;
- Faire participer les employés à l'élaboration d'un plan d'action pour donner suite aux résultats du SAFF et pour cerner les initiatives d'Objectif 2020 qui reflètent réellement les besoins des employés et de l'employeur;
- Fournir un soutien continu au réseau de gestion des talents, qui offre aux aspirants dirigeants de niveau EX moins 2 et EX moins 3 une possibilité de perfectionnement en leadership d'une durée d'un an, ainsi qu'une formation et un encadrement professionnel ciblés.

Au cours de la période de référence, INFC a reçu le prix Michelle C. Comeau. Ce prix reconnaît l'excellent travail accompli par l'équipe des RH dans l'établissement d'un programme de mentorat pour INFC, un programme qui s'est maintenant étendu à sept ministères. Les RH ont collaboré avec la GI-TI pour élaborer un outil de mentorat en ligne qui permet le jumelage des mentors et des mentorés, qui permet un accès facile à un plus vaste auditoire pour une expérience de mentorat enrichie.

Section II : Vue d'ensemble des dépenses

Dépenses réelles

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Différence (dépenses réelles moins dépenses prévues)
3 633 262 748	3 633 262 748	3 762 351 961	3 190 441 756	(442 820 992)

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévues 2015-2016	Réelles 2015-2016	Différence (ressources réelles moins ressources prévues) 2015-2016
370	357	(13)

La conception des programmes d'Infrastructure Canada tient compte des responsabilités provinciales, territoriales et municipales visant la majorité des infrastructures publiques, et de la participation du Ministère à titre de partenaire financier. Par conséquent, Infrastructure Canada n'est pas responsable de la gestion des projets d'infrastructure, à l'exception du projet de CNPC. Dans le cas de ses programmes de contribution, Infrastructure Canada rembourse les dépenses admissibles soumises par les bénéficiaires, soit les gestionnaires de projets. Il importe de noter que les dépenses du Ministère affichent presque toujours un retard par rapport au rythme réel de construction. Les travaux commencent au moment de l'approbation du projet : les contrats sont signés, les plans tracés, le matériel commandé, et la construction commence. Même si le Ministère engage les fonds au moment de l'approbation du projet, le financement fédéral n'est versé aux bénéficiaires que lorsqu'ils soumettent leurs réclamations pour les frais réellement engagés. Le Ministère adopte cette approche de gestion du risque pour s'assurer de ne payer que pour les travaux qui ont réellement été entrepris. Cela signifie également que les résultats d'Infrastructure Canada sur le plan du rendement sont directement touchés par les calendriers des promoteurs de projets, qui peuvent faire l'objet de changements. En particulier, les programmes d'INFC qui visent des projets de grande envergure peuvent être assujettis à des retards attribuables à des facteurs échappant au contrôle du Ministère, comme de mauvaises conditions météorologiques, des difficultés sur le plan géologique, des pénuries de main-d'œuvre, des problèmes techniques et d'autres questions complexes relatives à la construction qui empêchent les promoteurs de terminer les travaux et de présenter les réclamations connexes.

Le Ministère travaille continuellement avec les provinces, les territoires, les municipalités et d'autres partenaires pour s'assurer que les prévisions sont aussi précises que possible, et pour reporter le financement en vertu de ses différents programmes afin de répondre aux besoins de ses partenaires en ce qui a trait à la construction.

Sommaire du rendement budgétaire

Sommaire du rendement budgétaire pour les programmes et les services internes (en dollars)

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2012-2018	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014
Financement des priorités provinciales-territoriales	91 061 247	91 061 247	97 380 082	0	90 885 828	50 036 481	25 078 120	191 464 385
Financement permanent et souple d'infrastructures publiques	1 976 213 928	1 976 213 928	2 074 601 337	2 074 595 243	1 975 090 837	1 974 079 201	1 974 387 706	2 107 905 313
Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales[6]	148 607 942	148 607 942	49 588 756	387 828 588	146 771 469	84 854 656	139 119 440	Voir note de bas de page 6
Investissements dans les infrastructures de grande envergure[5]	1 174 990 518	1 174 990 518	705 844 608	1 026 629 508	1 172 413 053	887 432 689	787 479 954	Voir note de bas de page 6
Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales[5]	171 319 905	171 319 905	227 236 114	109 369 164	170 100 556	88 141 483	92 993 364	Voir note de bas de page 6
Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent	42 661 977	42 661 977	91 859 300	534 327 337	167 474 282	66 281 311	40 687 967	Voir note de bas de page 6
Programmes en vertu de l'ancienne AAP	0	0	0	0	0	0	0	1 179 051 643
Sous-total	**3 604 855 517**	**3 604 855 517**	**3 246 438 197**	**4 132 749 840**	**3 722 736 025**	**3 150 825 820**	**3 059 746 551**	**3 478 421 341**
Services internes - sous-total[7]	**28 407 231**	**28 407 231**	**29 976 406**	**28 719 198**	**39 615 936**	**39 615 936[6]**	**36 135 562**	**35 404 150**
Totaux	**3 633 262 748**	**3 633 262 748**	**3 276 486 603**	**4 161 469 038**	**3 762 351 961**	**3 190 441 756**	**3 095 882 113**	**3 513 825 491**

[6] Il n'y a pas eu de dépenses aux termes de ces programmes en 2013-2014, puisque jusqu'au 31 mars 2014, INFC disposait d'une structure différente pour son architecture d'alignement des programmes. La structure actuelle de l'AAP du Ministère est entrée en vigueur le 1er avril 2014.

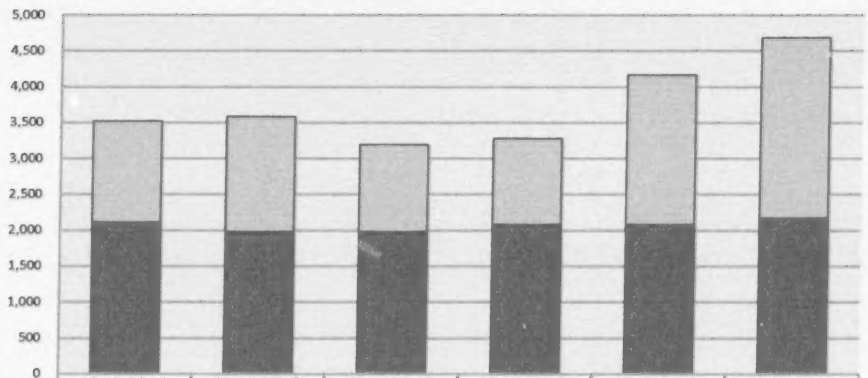
[7] Les dépenses réelles liées aux services internes en 2015-2016 n'englobent pas les dépenses associées au PIGH puisque l'équipe, qui relevait jusque-là de Transports Canada, est passée sous la responsabilité d'INFC en date du 1er avril 2016. Les dépenses engagées par l'équipe en 2015-2016 seront déclarées par Transports Canada.

INFC accorde un financement considérable à certains projets complexes et de grande envergure qui peuvent entraîner des écarts dans les programmes 1.3 (Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales) et 1.4 (Investissements dans les infrastructures de grande envergure). Il est fréquent que certains de ces projets nécessitent au préalable d'importants travaux de planification, de conception et d'approvisionnement. Pour ces programmes, de même que pour le programme 1.5 (Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales), même lorsque la construction est commencée, un certain nombre de facteurs qui échappent au contrôle des bénéficiaires peuvent entraîner des dépenses moins élevées que prévu. Ces facteurs peuvent aller de coûts de projet inférieurs aux prévisions à des retards dans les travaux de construction attribuables aux intempéries, en passant par des difficultés techniques et d'autres questions complexes relatives à la construction. Il est également important de noter que le financement fédéral n'est pas versé aux bénéficiaires tant qu'ils n'ont pas présenté leurs réclamations pour les coûts réels engagés.

Tendances relatives aux dépenses du Ministère

En 2015-2016, les dépenses réelles d'INFC ont totalisé plus de 3,19 milliards de dollars pour les investissements en infrastructure effectués dans le cadre de ses programmes, dans le but d'atteindre les résultats prévus des programmes et de contribuer à l'atteinte de son résultat stratégique.

Tendances ministérielles en matière de dépenses



	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Programmes temporisés*	1,406	1,604	1,216	1,202	2,086	2,511
Fonds de la taxe sur l'essence**	2,108	1,974	1,974	2,074	2,075	2,173
Total	3,514	3,578	3,190	3,276	4,161	4,684

* **Les programmes temporisés** sont des programmes ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents.

** Le financement au titre du **Fonds de la taxe sur l'essence** inclut les dépenses votées et les dépenses législatives jusqu'au 31 mars 2014. Depuis le 1er avril 2014, les dépenses effectuées dans le cadre de ce programme sont devenues des dépenses législatives uniquement.

Les dépenses ministérielles ont diminué, passant de près de 3,6 milliards de dollars en 2014-2015 à un peu plus de 3,19 milliards de dollars en 2015-2016. Depuis quelques années, les dépenses liées à l'infrastructure étaient à la baisse, puisque les programmes en cours d'élimination tiraient à leur fin.

On prévoit que les dépenses en infrastructure augmenteront au cours des prochaines années, suivant la mise en œuvre des nouveaux programmes. Dans le budget de 2016, le gouvernement a annoncé un nouveau plan d'infrastructure décennal pour le transport en commun, l'infrastructure verte et l'infrastructure sociale. On s'attend à ce que les dépenses en infrastructure atteignent environ 3,3 milliards de dollars en 2016-2017 et 4,2 milliards de dollars en 2017-2018.

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements au sujet des dépenses votées et des dépenses législatives d'INFC, veuillez consulter le document *Comptes publics du Canada 2016*[xi], qui est disponible dans le site Web de Services publics et Approvisionnement Canada[xii].

Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental

Harmonisation des dépenses réelles de 2015-2016 avec le Cadre pangouvernemental[xiii] **(en dollars)**

Résultat stratégique	Programme	Secteur de dépenses	Résultat du gouvernement du Canada	Dépenses réelles 2015-2016
Des infrastructures publiques pour un Canada plus prospère	Financement des priorités provinciales-territoriales	Affaires économiques	Forte croissance économique	50 036 481
	Financement permanent et souple d'infrastructures publiques	Affaires économiques	Forte croissance économique	1 974 079 201
	Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales	Affaires économiques	Forte croissance économique	84 854 656
	Priorités dans les infrastructures de grande envergure	Affaires économiques	Forte croissance économique	887 432 689
	Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales	Affaires économiques	Forte croissance économique	88 141 483
	Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent	Affaires économiques	Forte croissance économique	66 281 311

Total des dépenses par secteur de dépenses (en dollars)

Secteur de dépenses	Total des dépenses prévues	Total des dépenses réelles
Affaires économiques	3 604 855 517	3 150 825 820

Remarque : Le total des dépenses prévues indiqué dans ce tableau n'inclut pas les dépenses effectuées par le Ministère dans le cadre de ses services internes.

États financiers et Faits saillants des états financiers

États financiers

Les états financiers[xiv] d'INFC sont disponibles dans le site Web du Ministère.

Faits saillants des états financiers

Condensé de l'état des résultats d'Infrastructure Canada (non vérifié)
État des résultats condensé prospectif
Pour l'exercice ayant pris fin le 31 mars 2016 (en dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus 2015-2016	Réel 2015-2016	Réel 2014-2015	Écart (résultats réels 2015-2016 moins résultats prévus 2015-2016)	Écart (résultats réels 2015-2016 moins résultats prévus 2014-2015)
Total des dépenses	3 613 455 000	3 141 766 000	3 035 684 000	(471 689 000)	106 082 000
Total des revenus	-	-	-	-	-
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	3 613 455 000	3 141 766 000	3 035 684 000	(471 689 000)	106 082 000
Situation financière nette du Ministère	-	63 243 000	16 816 000	-	46 427 000

Condensé de l'état de la situation financière d'Infrastructure Canada (non vérifié)
En date du 31 mars 2016 (en dollars)

Renseignements financiers	2015-2016	2014-2015	Différence (2015-2016 moins 2014-2015)
Total des passifs nets	767 084 000	154 213 000	612 871 000
Total des actifs financiers nets	188 880 000	151 283 000	37 597 000
Dette nette du Ministère	578 204 000	2 930 000	575 274 000
Total des actifs non financiers	641 447 000	19 746 000	621 701 000
Situation financière nette du Ministère	63 243 000	16 816 000	46 427 000

Section III : Analyse des programmes et des services internes

En 2015-2016, l'Architecture d'alignement des programmes d'INFC comprenait un résultat stratégique, six programmes et des services internes. L'information présentée dans cette section est organisée selon l'AAP d'INFC.

Résultat stratégique : Des infrastructures publiques pour un Canada plus prospère

Programmes :

- Financement des priorités provinciales-territoriales
- Financement permanent et souple pour les infrastructures
- Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales
- Investissements dans les infrastructures de grande envergure
- Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales
- Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (communément appelé Projet de corridor du nouveau pont Champlain)

Résultat stratégique

Des infrastructures publiques pour un Canada plus prospère

De bonnes infrastructures publiques sont nécessaires pour garantir une grande qualité de vie, la prospérité des collectivités et la résilience de l'économie. Les gouvernements provinciaux et territoriaux, de même que les administrations municipales continuent de réaliser d'importants investissements pour répondre aux besoins liés aux infrastructures publiques partout au pays, ainsi qu'y accorder la priorité. À titre de partenaire financier, Infrastructure Canada offre des contributions fédérales pour les projets d'infrastructure publique grâce à des programmes de financement stables, prévisibles et à long terme qui permettent d'obtenir du financement de nos partenaires et d'appuyer les priorités locales, régionales et nationales. Dans l'ensemble, ces investissements font une différence.

Les indicateurs de rendement établis pour le résultat stratégique d'INFC donnent un aperçu de l'engagement du gouvernement du Canada en matière d'infrastructure de deux façons : les niveaux de service touchant les infrastructures exprimés en stock d'infrastructures par habitant, ainsi que les niveaux d'investissements publics soutenus dans les infrastructures. Ces deux facteurs sont interdépendants dans une grande mesure et ont une incidence sur la prospérité à long terme du Canada.

Mesure du rendement

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Rang parmi les pays du G7 pour ce qui est des investissements publics dans les infrastructures exprimés en pourcentage du produit intérieur brut (PIB)	Dépasser la moyenne du G7 (selon les données de 2013) d'ici le 31 mars 2016	2e rang (selon les données des prévisions de 2013)
Investissements dans les infrastructures publiques de base par rapport à la dépréciation*	Proportion : 1:7 (selon les données des prévisions de 2013) d'ici le 31 mars 2016	Proportion : 1:7 (selon les données des prévisions de 2013)
Stock des infrastructures publiques de base par habitant**	12 200 $ (selon les données des prévisions de 2013) d'ici le 31 mars 2016	15 204 $ (selon les données des prévisions de 2013)

Remarques :

* Les « infrastructures publiques de base » désignent les catégories d'actifs suivantes : les ponts, les routes, l'eau, les eaux usées, le transport en commun, de même que les installations culturelles et récréatives. La « dépréciation » désigne la valeur de l'usure des infrastructures physiques découlant de l'utilisation dans le cadre de la production de biens et de services.

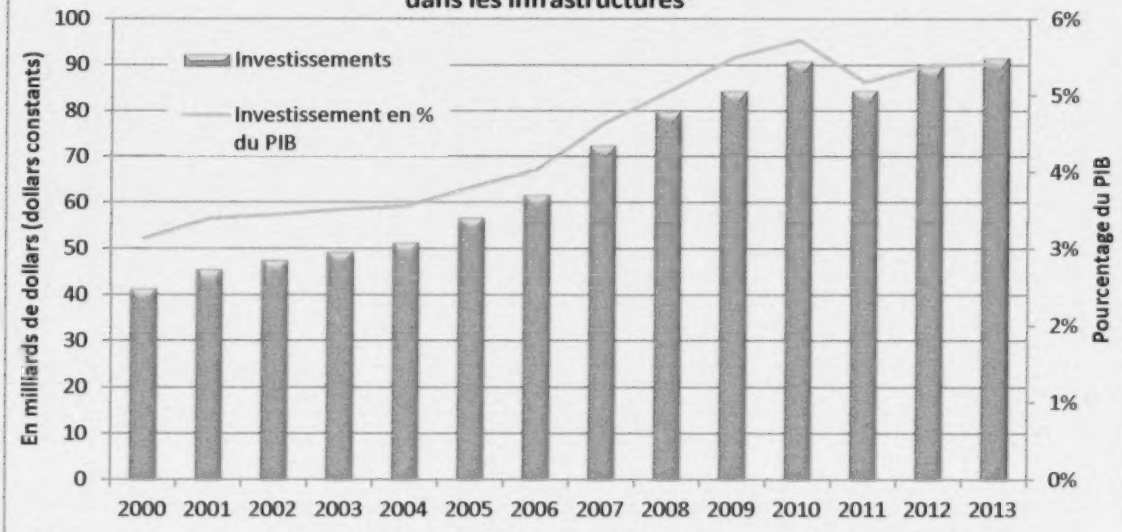
** Le « stock » désigne dans le cas présent la valeur de toutes les infrastructures publiques de base toujours utilisées. L'achat de nouvelles immobilisations, ce qui se traduit ainsi par des investissements, vient augmenter le stock de capital. L'amortissement réduit le stock de capital en raison de l'usure et de l'écoulement du temps.

Sources de ces indicateurs : Données de l'Organisation de coopération et de développement économiques et de Statistique Canada.

Les figures ci-dessous contiennent les données disponibles les plus récentes lors de la rédaction du présent rapport. Il existe un délai entre le moment de la collecte et de la publication des données sur l'infrastructure.

La figure 1 illustre tous les investissements du secteur public dans les infrastructures exprimés en pourcentage du PIB du Canada. Depuis 2008, les investissements en infrastructure représentent plus de 5% du PIB. Tel qu'il est indiqué précédemment, INFC est un partenaire financier collaborant avec les autres ordres de gouvernement, ainsi que les secteurs privé et sans but lucratif, afin d'offrir un soutien financier pour la réalisation de projets d'infrastructure publique.

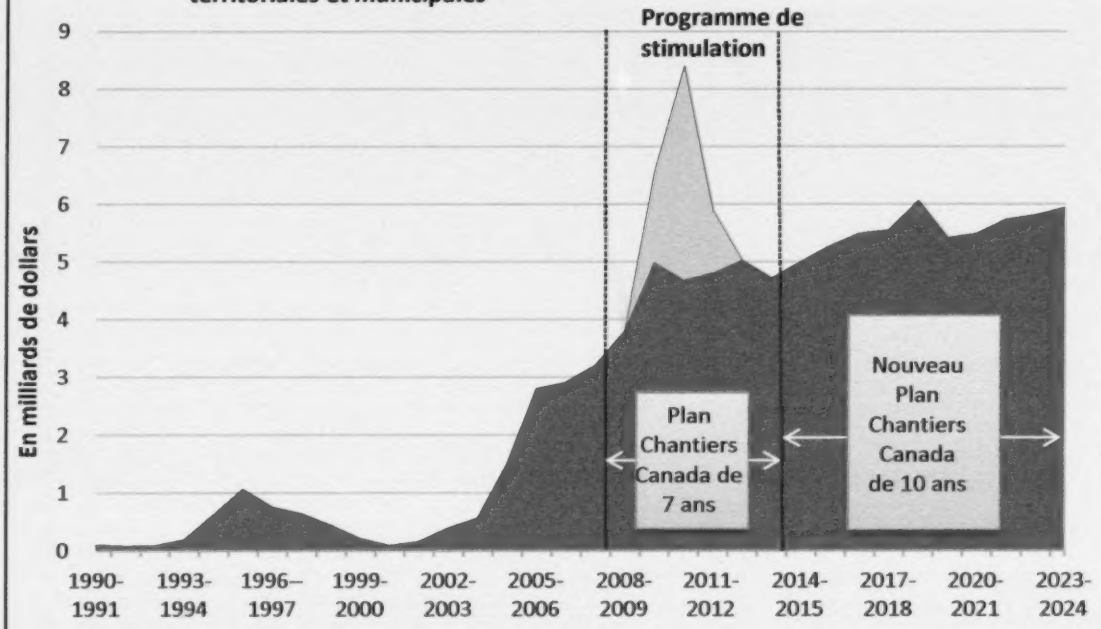
Figure 1: Investissements fédéraux, provinciaux et municipaux dans les infrastructures*



Notes: *Les investissements fédéraux, provinciaux et municipaux dans les infrastructures comprennent les actifs d'infrastructures publiques de base (ponts, routes, l'eau, les eaux usées, le transport en commun et les installations culturelles, sportives et récréatives), transports maritimes et aeriens, transports ferroviaire, friche industrielles, gestion des déchets, éducation, santé et assistance sociale, énergie, communication, ingéneries d'huile et de gaz, immeubles commerciaux, gouvernementaux et institutionels, et autres infrastructures. Dollars constants. Les données pour 2013 sont basées sur des prévisions.
Source: Statistique Canada, Division des comptes économiques nationaux; Statistique Canada, tableau CANSIM 384-0038.

Plus de 95 % des infrastructures publiques de base du Canada appartiennent aux provinces, aux territoires ou aux municipalités. Dans la figure 2, on indique que depuis 2006, le gouvernement du Canada a pris des engagements croissants visant les investissements dans les infrastructures, ce qui comprend un financement de 33 milliards de dollars aux termes du Plan Chantiers Canada pour les projets prioritaires relatifs aux infrastructures provinciales, territoriales et municipales. Au cours de la période de 7 ans couverte par le Plan Chantiers Canada, les dépenses fédérales ont augmenté de 3,2 milliards de dollars en 2007-2008, et d'un peu plus de 5 milliards de dollars en 2014-2015. À compter de 2014-2015, le Nouveau Plan Chantiers Canada offrira un financement de 53 milliards de dollars sur une période de 10 ans.

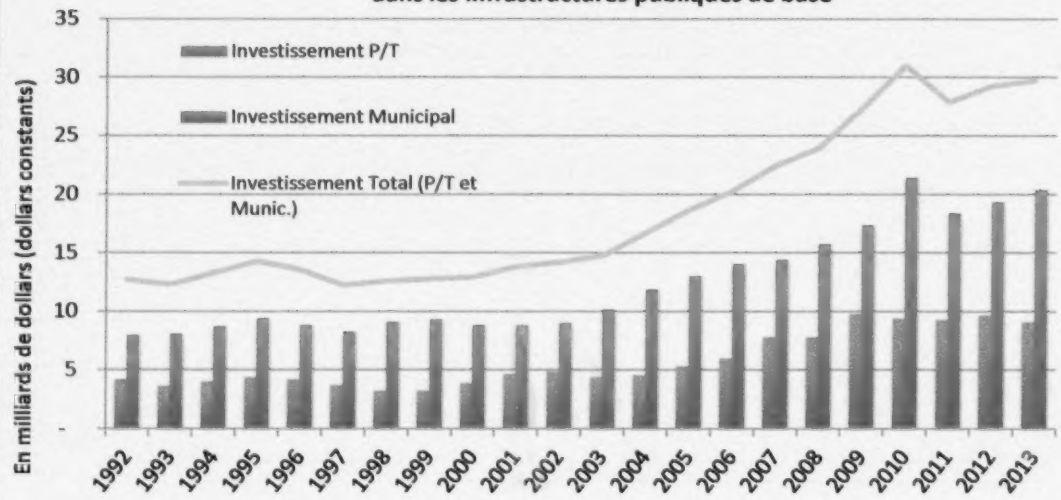
Figure 2 : Dépenses fédérales consacrées aux infrastructures provinciales, territoriales et municipales



Sources : Infrastructure Canada; ministère des Finances.
Remarque – Les données ne comprennent que les dépenses fédérales d'Infrastructure Canada, de Transports Canada, du ministère des Finances, d'Affaires autochtones et du Nord Canada, de l'Agence de promotion économique du Canada altantique, de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, de l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, de Diversification de l'économie de l'Ouest Canada et de la Gendarmerie royale du Canada.

Comme on l'indique dans la figure 3, les investissements des provinces, des territoires et des municipalités dans les infrastructures publiques de base entre 2003 et 2013 ont connu une augmentation, passant de 14,5 milliards à 29,5 milliards de dollars. Au cours de la période de 10 ans comprise entre 1992 et 2002, les investissements des provinces, des territoires et des municipalités avaient seulement augmenté de 3 milliards de dollars, passant de 11 milliards en 1992 à 14 milliards en 2002. Les transferts faits par le gouvernement fédéral à d'autres ordres de gouvernement dans le cadre de divers programmes d'infrastructure sont demeurés invariablement supérieurs à 3 milliards de dollars depuis 2012-2013. Ces transferts sont inclus dans les investissements provinciaux, territoriaux et municipaux.

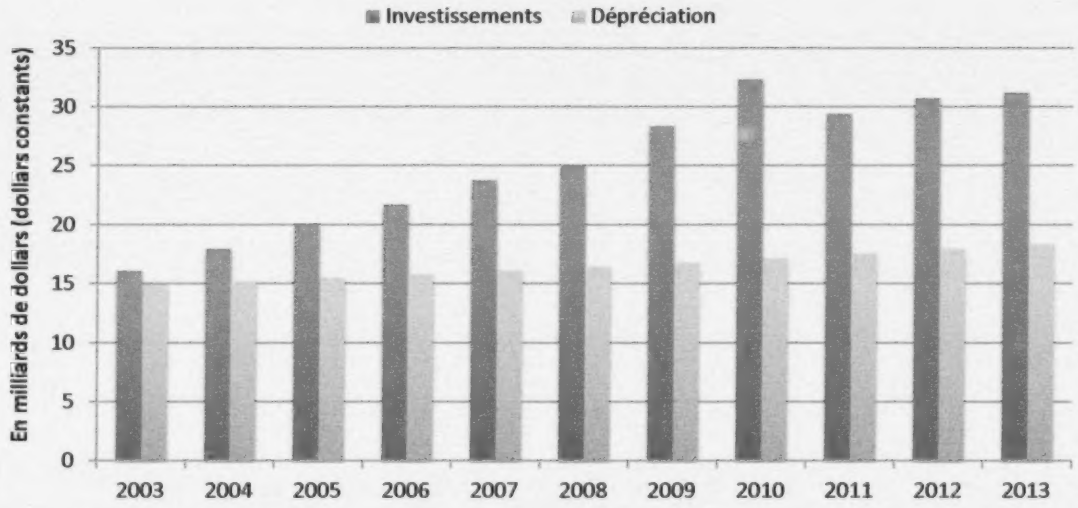
Figure 3: Investissements des provinces, des territoires et des municipalités dans les infrastructures publiques de base



Notes : Les infrastructures publiques de base incluent les routes, les ponts, le transport en commun, l'eau, les eaux usées, ainsi que les installations culturelles, sportives et récréatives. Cela comprend les investissements effectués par les sociétés d'État et les organismes provinciaux, de même que les transferts des autres ordres de gouvernement. En dollars constants. Les données pour 2013 sont basées sur des prévisions.
Source : Statistique Canada, Division des comptes économiques nationaux.

La figure 4 présente un aperçu décennal des investissements dans les infrastructures publiques de base du Canada par rapport à la dépréciation. Elle indique que même si les investissements et la dépréciation ont tous deux augmenté au fil du temps, en 2003, les investissements ont à peine dépassé la dépréciation annuelle, ce qui a simplement permis d'entretenir le capital d'infrastructures existant, et en 2013, les nouveaux investissements ont dépassé de 13 milliards de dollars la dépréciation annuelle. Cette tendance à l'égard du renouvellement des infrastructures publiques de base au Canada est en partie le résultat des politiques et des investissements d'INFC.

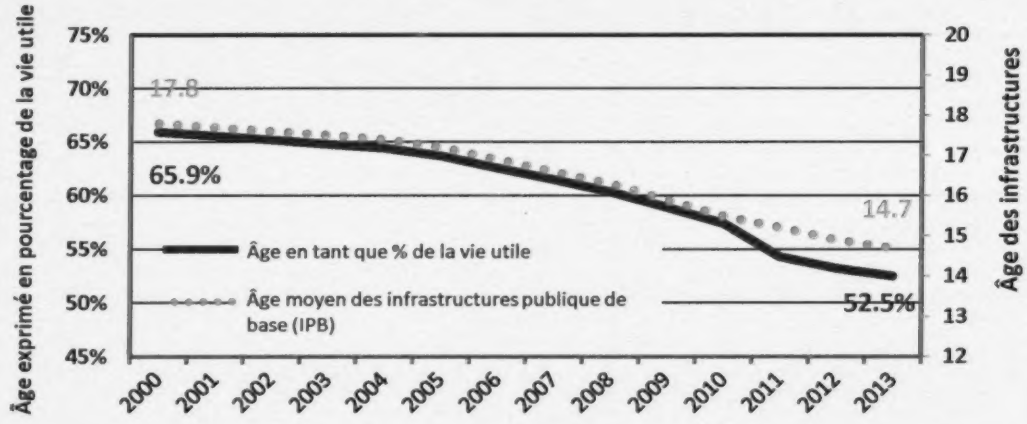
Figure 4: Investissements par rapport à la dépréciation des infrastructures publiques de base



Notes: Dépréciation calculée à l'aide d'une fonction hyperbolique. Infrastructures publiques de base incluent: routes, ponts, transport en commun, l'eau, les eaux usées, et les installations culturelles, sportives et récréatives appartenant à tous les ordres de gouvernement, y compris aux sociétés d'États et aux organismes provinciaux. Les données pour 2013 sont basées sur des prévisions.
Source : Statistique Canada, Division des comptes économiques nationaux.

L'augmentation des investissements dans les infrastructures a donné lieu à la réduction de l'âge moyen calculé des infrastructures publiques de base. En 2003, l'âge moyen des infrastructures publiques de base était de 17,5 ans. En 2013, ce nombre était passé à 14,7 ans. L'âge moyen à titre de pourcentage de la vie utile avait également connu une réduction. La figure 5 indique que l'âge des infrastructures publiques principales, à titre de pourcentage de leur durée de vie utile, a connu une réduction pour passer à 65 % en 2003 à 52,5 % en 2013 en raison des investissements dans les infrastructures.

Figure 5: Âge moyen des infrastructures publiques de base et âge exprimé en pourcentage de la durée de vie utile

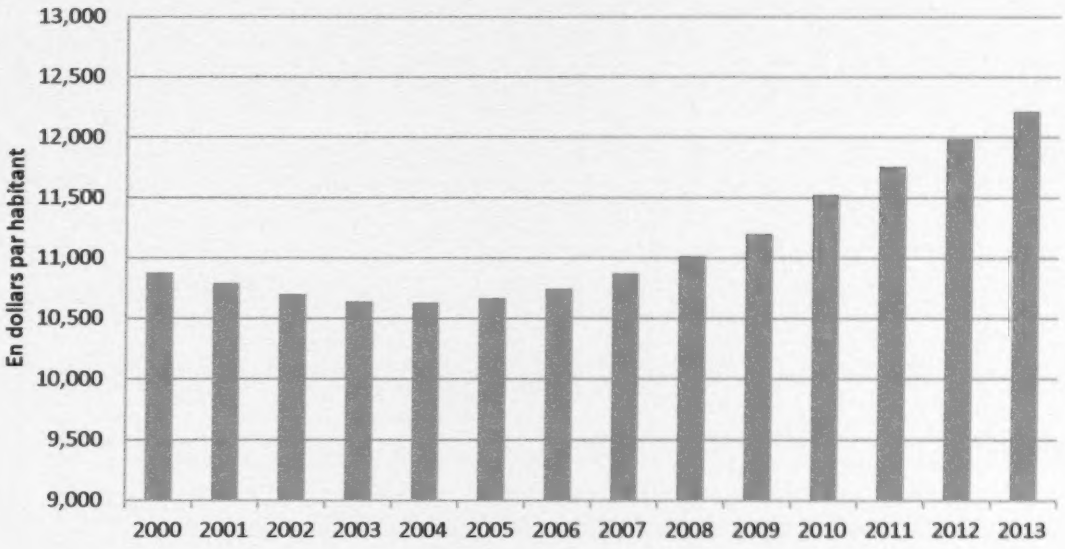


Notes : Infrastructures publiques de base (routes, ponts, transport en commun, l'eau, les eaux usées et les installations sportives et récréatives) appartenant à tous les ordres de gouvernement, y compris aux sociétés d'État et aux organismes provinciaux. Les données pour 2013 sont basées sur des prévisions.

Source: Statistique Canada, Division de l'analyse économique nationale. Graphique, analyse des données et calculs: Infrastructure Canada.

Les investissements accrus dans les infrastructures ont entraîné l'augmentation du stock net des infrastructures publiques de base par habitant. La figure 6 indique que le stock des infrastructures publiques de base par habitant a connu une hausse, passant de 10 600 $ en 2003 à 12 200 $ en 2013.

Figure 6 : Stock net des infrastructures publiques de base par habitant



Remarques : Stock net à l'aide d'une fonction hyperbolique pour l'amortissement à tous les ordres de gouvernement, y compris les sociétés d'État et les organismes gouvernementaux. Les infrastructures publiques de base comprennent les routes, les ponts, le transport en commun, l'eau, les eaux usées, de même que les installations culturelles, sportives et récréatives. En dollars constants. Les données de 2013 sont fondées sur les prévisions.
Source : Statistique Canada, Division des comptes économiques nationaux. Statistique Canada, tableau CANSIM 051-0001.

Programme 1.1 : Financement des priorités provinciales et territoriales

Description

Ce programme accorde à chaque province et territoire un financement prévisible visant à améliorer les infrastructures publiques du Canada. Les paiements fédéraux sont versés aux provinces et aux territoires conformément aux modalités d'ententes de financement signées, y compris l'approbation fédérale des plans d'immobilisations et des rapports de dépenses. Au financement accordé dans le cadre de ce programme s'ajoutent des contributions supplémentaires provenant d'autres partenaires financiers afin d'accroître l'investissement global dans les infrastructures publiques pour la population canadienne. Les paiements sont effectués à l'avance, et des dispositions de partage de coûts s'appliquent au plan d'immobilisations dans son ensemble, et non pas à chacune des initiatives qu'il renferme. Le financement versé dans le cadre de ce programme est octroyé sous forme de paiements de transfert aux provinces et aux territoires à partir du Financement de base pour les provinces et les territoires.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Différence (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2015-2016
91 061 247	91 061 247	90 885 828	50 036 481	(41 024 766)

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévues 2015-2016	Réelles 2015-2016	Différence (ressources réelles moins ressources prévues) 2015-2016
3	3	0

Résultats liés au rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs*	Résultats réels
Le financement des priorités provinciales et territoriales appuie des investissements dans les infrastructures réalisés par d'autres partenaires en vue d'accroître l'investissement global dans les infrastructures publiques pour les Canadiens	Financement obtenu des partenaires, exprimé en pourcentage du financement fédéral versé aux provinces	100 % d'ici le 31 mars 2016	156 %
	Financement obtenu des partenaires, exprimé en pourcentage du financement fédéral versé aux territoires	33 % d'ici le 31 mars 2016	51 %

* Objectifs cumulatifs tout au long du cycle de vie du programme (estimation jusqu'au 31 mars 2018).

Analyse du rendement et leçons retenues

Au cours de la période visée par le rapport, les rapports de dépenses de deux administrations ont été approuvés; l'un de ces rapports a donné lieu au versement d'un paiement final à l'administration visée. Pour la majorité des administrations, le rapport de dépenses définitif doit indiquer l'achèvement de toutes les initiatives avant de pouvoir verser le paiement final, ce qui signifie que si une seule initiative accuse du retard, le paiement final ne peut être effectué. Dans l'ensemble, les administrations ont poursuivi la réalisation des initiatives figurant dans leur plan d'immobilisations approuvé; cependant, seules quelques-unes d'entre elles ont terminé toutes les initiatives, y compris le rapport des dépenses définitif vérifié, et ont reçu le paiement final. Même si le Financement de base pour les provinces et les territoires allouait une importante souplesse aux administrations leur permettant d'accorder la priorité aux projets d'infrastructure de base, plusieurs administrations ont demandé la prolongation des échéances du programme afin de veiller à ce que les ententes de financement prévoient suffisamment de temps pour la réalisation de toutes les initiatives.

Une relation de travail étroite entre INFC et les gouvernements provinciaux et territoriaux est toujours nécessaire afin d'offrir une orientation relativement au respect des exigences en matière de production de rapports, ainsi que pour veiller à ce que les exigences relatives au programme de partage des coûts soient satisfaites à mesure que les initiatives sont mises en œuvre.

Programme 1.2 : Financement permanent et souple de l'infrastructure

Description

Ce programme offre un financement prévisible à long terme aux municipalités, et appuie la planification et la gestion des biens municipaux à long terme afin de donner suite aux priorités en matière d'infrastructure et de favoriser l'amélioration des infrastructures communautaires pour les Canadiens. Un financement est accordé en vue de construire et de remettre en état les infrastructures publiques conformément aux modalités d'ententes administratives. Un financement fédéral est accordé à l'avance et il n'est pas nécessaire d'utiliser les fonds au cours de l'année où ils ont été octroyés. Le financement versé dans le cadre de ce programme est octroyé sous forme de paiements de transfert aux provinces et aux territoires à partir du Fonds de la taxe sur l'essence (FTE).

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Différence (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2015-2016
1 976 213 928	1 976 213 928	1 975 090 837	1 974 079 201	(2 134 727)

Ressources humaines (ETP)

Prévues 2015-2016	Réelles 2015-2016	Différence (ressources réelles moins ressources prévues) 2015-2016
24	22	(2)

Résultats liés au rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les provinces, les territoires et les associations municipales sont responsables du financement versé aux administrations locales dans le cadre du financement permanent et souple pour les infrastructures publiques.	Pourcentage d'administrations conformes aux exigences en matière de production de rapports des ententes	100 % d'ici le 31 mars 2016	93 % d'ici le 31 mars 2016
Les municipalités ont accès à un financement permanent et flexible pour construire et améliorer leurs infrastructures.	Pourcentage de fonds du FTE versé aux signataires d'entente	100 % d'ici le 31 mars 2016	100 % d'ici le 31 mars 2016

Analyse du rendement et leçons retenues

En 2015-2016, des lettres de financement annuel ont été envoyées à chaque administration, ce qui s'est traduit par l'octroi en date du 31 mars 2016 d'un financement total de 1,97 milliard de dollars[8] à l'ensemble des provinces et des territoires au titre du FTE. En octobre 2015, le Ministère a organisé avec succès un atelier intergouvernemental sur le FTE, qui réunissait des représentants fédéraux, provinciaux et territoriaux, ainsi que des représentants de deux importantes associations municipales. L'atelier a mis l'accent sur des secteurs clés, notamment la production de rapports sur les résultats et les indicateurs ainsi que les catégories admissibles d'investissement. Les lignes directrices relatives aux évaluations de l'admissibilité et un résumé des questions courantes relatives aux projets ont été communiqués aux représentants. L'atelier sur le FTE a donné l'occasion d'approfondir les discussions et de renforcer la collaboration entre les participants en ce qui touche les difficultés communes et les pratiques exemplaires.

Pour les signataires, les exigences en matière de présentation de rapports aux termes des ententes du FTE comprennent la présentation et l'acceptation d'un rapport annuel (tableau des rapports financiers et liste des projets), ainsi que d'une opinion de vérification indépendante ou d'une attestation basée sur une vérification. En 2015, les signataires du FTE ont reçu des lignes directrices mises à jour concernant la production de rapports sur les résultats et les indicateurs, ainsi que de l'information sur les exigences en matière de données pour la liste annuelle des projets.

Une évaluation du FTE a été réalisée en août 2015 et comportait une recommandation selon laquelle INFC doit examiner son rôle relativement à la production de rapports nationaux et chercher à améliorer l'uniformité des données de même que la qualité des données pour les besoins de la surveillance continue des programmes et de la production de rapports sur les résultats. INFC a pris des mesures concrètes visant à améliorer les données, notamment l'élaboration de lignes directrices, d'outils et de modèles nouveaux pour améliorer la qualité et l'uniformité des données.

INFC continuera de mettre l'accent sur les rapports et les résultats dans le cadre de ses efforts de collaboration continue avec les signataires. Depuis la création du programme en 2005, INFC anime des ateliers annuels dans le cadre desquels on clarifie les exigences relatives aux programmes et les provinces et les territoires mettent en commun leurs pratiques exemplaires. Au cours des dernières années, la gestion des actifs et les exigences en matière de production de rapports se sont révélées des thèmes clés. INFC a l'intention d'améliorer ses propres processus de production de rapports sur le FTE.

[8] Ce montant ne comprend que les contributions et exclut les coûts de fonctionnement.

Programme 1.3 : Investissements dans les priorités nationales en matière d'infrastructures

Description

Le programme permet de financer des projets d'infrastructure qui répondent aux priorités nationales qui touchent tous les Canadiens. Au financement accordé à des projets d'infrastructure admissibles en vertu de ce programme s'ajoutent généralement des contributions supplémentaires provenant d'autres partenaires. Le financement est fondé sur le mérite et accordé de façon concurrentielle pour la plupart de ces programmes de paiements de transfert. Les paiements sont versés en fonction des coûts admissibles qui ont été engagés tels qu'ils ont été approuvés conformément aux accords de contribution signés. Le financement versé dans le cadre de ce programme est octroyé aux bénéficiaires sous forme de paiements de transfert dans le cadre du Volet Infrastructures nationales du Nouveau Fonds Chantiers Canada, du Fonds pour l'infrastructure verte, du Fonds sur l'infrastructure frontalière et du Fonds pour la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Différence (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2015-2016
148 607 942	148 607 942	146 771 469	84 854 656	(63 753 286)

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévues 2015-2016	Réelles 2015-2016	Différence (ressources réelles moins ressources prévues) 2015-2016
31	27	(4)

Résultats liés au rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs*	Résultats réels
Le financement d'INFC appuie des investissements dans les infrastructures réalisés par d'autres partenaires en vue d'accroître l'investissement global dans les infrastructures publiques pour les Canadiens	Financement obtenu des partenaires, exprimé en pourcentage du financement fédéral (engagé)	100 % d'ici le 31 mars 2016	154 %

Des projets d'infrastructure prioritaires nationaux qui favorisent la croissance économique, des collectivités viables et un environnement plus propre sont réalisés au moyen de l'approvisionnement traditionnel	Nombre de projets d'infrastructures prioritaires nationaux réalisés	16 projets d'ici le 31 mars 2016	13
	Valeur des projets d'infrastructures prioritaires nationaux réalisés	1,7 milliard de dollars d'ici le 31 mars 2016	1,6 milliard de dollars
Des projets d'infrastructure prioritaires nationaux qui favorisent la croissance économique, des collectivités viables et un environnement plus propre dans le cadre de partenariats public-privés (PPP)	Nombre de projets d'infrastructures prioritaires réalisés dans le cadre de PPP	0 d'ici le 31 mars 2016	0
	Valeur des projets d'infrastructures prioritaires nationaux réalisés dans le cadre de PPP	0 $ d'ici le 31 mars 2016	0 $

*Objectifs cumulatifs tout au long du cycle de vie du programme (estimation jusqu'au 31 mars 2016). Les objectifs regroupés de ce programme sont fondés sur les programmes de paiements de transfert suivants : le Volet Infrastructures nationales du Nouveau Fonds Chantiers Canada, le Fonds pour l'infrastructure verte, le Fonds sur l'infrastructure frontalière et le Fonds pour la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk.

Analyse du rendement et leçons retenues

Le financement de ce programme est accordé dans le cadre du Volet Infrastructures nationales du Nouveau Fonds Chantiers Canada, du Fonds pour l'infrastructure verte, du Fonds sur l'infrastructure frontalière et du Fonds pour la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk.

En date du 31 mars 2016, 2 projets ont été approuvés en vue d'un financement fédéral dans le cadre du Volet Infrastructures nationales, pour un total de plus de 68 millions de dollars, l'investissement total s'élevant à plus de 205 millions de dollars. Ces projets revêtent une importance nationale et contribueront à la prospérité à long terme du Canada.

INFC continue de mettre en œuvre et de surveiller les ententes propres aux projets, ainsi que de veiller au traitement efficace des réclamations, et ce, conformément aux cadres internes de contrôle des programmes.

En 2015-2016, INFC a réalisé d'autres progrès sur le plan de la mise en œuvre du Fonds pour l'infrastructure verte :

- les travaux de construction d'un projet additionel ayant reçu une contribution fédérale de 27,7 millions de dollars et d'une valeur totale de 83,2 millions de dollars ont été amorcés;
- 15 projets ayant reçu une contribution fédérale de 418 millions de dollars et d'une valeur totale de 1,18 milliard de dollars sont toujours en cours.

En date du 31 mars 2016, un total de 18 projets ont été approuvés dans le cadre du programme, et un financement fédéral de plus de 628 millions de dollars a été accordé à ces projets. Les principales catégories d'investissements, sur le plan du total des coûts admissibles, sont les infrastructures relatives à l'énergie verte et les infrastructures de gestion des eaux usées.

En date du 31 mars 2016, le gouvernement fédéral a annoncé un soutien pour 12 projets d'amélioration des infrastructures frontalières, ainsi qu'un investissement total combiné de 1,35 milliard de dollars pour les systèmes de transport qui favorisent l'amélioration de l'efficacité et de la capacité aux passages frontaliers.

Transports Canada a continué de surveiller les 4 derniers projets toujours en cours dans le cadre du Fonds sur l'infrastructure frontalière au nom d'INFC; ces projets ont reçu une contribution fédérale de 272 millions de dollars et ont une valeur totale de 711 millions de dollars.

En date du 31 mars 2016, plus de 159 millions de dollars ont été versées au Fonds pour la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk afin de couvrir la part fédérale des coûts associés au tronçon d'autoroute achevé de 117 km et les travaux de construction des remblais achevés à 97 %. Au cours de la saison des travaux de construction de 2015-2016, dans le cadre du projet, il y avait, au sommet de l'emploi, 470 personnes en poste, 74 % des employés étaient des travailleurs locaux, il y avait 6 apprentis et 22 opérateurs d'équipement lourd ont été formés. Après des années de travaux sur les sections nord et sud de l'autoroute, la jonction historique des deux tronçons de construction reliant les sections nord et sud a eu lieu le 7 avril 2016.

Programme 1.4 : Investissements dans les infrastructures de grande envergure

Description

Dans le cadre de ce programme, des fonds sont investis dans des projets d'infrastructure importants sur le plan national, régional ou local. Le financement versé dans le cadre de ce programme attire des contributions additionnelles d'autres partenaires de financement dans le cas des projets d'infrastructure admissibles. Le financement pourrait être accordé par région. Les paiements réels sont versés à mesure que les travaux progressent conformément aux modalités des accords de contribution signés. Le financement versé dans le cadre de ce programme est octroyé par l'intermédiaire des programmes de paiements de transfert suivants : le Nouveau Fonds Chantiers Canada - Volet Infrastructures provinciales et territoriales - Projets nationaux et régionaux, le Fonds Chantiers Canada - Volet Grandes infrastructures et le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Différence (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2015-2016
1 174 990 518	1 174 990 518	1 172 413 053	887 432 689	(287 557 829)

Ressources humaines (ETP)

Prévues 2015-2016	Réelles 2015-2016	Différence (ressources réelles moins ressources prévues) 2015-2016
49	68	19

Résultats liés au rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs*	Résultats réels
Le financement d'INFC appuie des investissements dans les infrastructures réalisés par d'autres partenaires en vue d'accroître l'investissement global dans les infrastructures publiques pour les Canadiens	Financement obtenu des partenaires, exprimé en pourcentage du financement fédéral (engagé)	100 % d'ici le 31 mars 2016	191 %

Des projets d'infrastructure de grande envergure qui favorisent la croissance économique, des collectivités viables et un environnement plus propre sont réalisés au moyen de l'approvisionnement traditionnel	Nombre de projets de grande envergure réalisés	216 projets d'ici le 31 mars 2016	176
	Valeur des projets de grande envergure réalisés	16,6 milliards de dollars d'ici le 31 mars 2016	9,9 milliards
Des projets d'infrastructure de grande envergure qui favorisent la croissance économique, des collectivités viables et un environnement plus propre dans le cadre de partenariats public-privés (PPP)	Nombre de projets de grande envergure réalisés dans le cadre de PPP	8** d'ici le 31 mars 2016	8
	Valeur des projets de grande envergure réalisés dans le cadre de PPP	5,6 milliards de dollars** d'ici le 31 mars 2016	4,9 milliards

* Objectifs cumulatifs tout au long du cycle de vie du programme (estimation jusqu'au 31 mars 2016). Les objectifs regroupés de ce programme sont fondés sur les programmes de paiements de transfert suivants : le Nouveau Fonds Chantiers Canada - Volet Infrastructures provinciales et territoriales - Projets nationaux et régionaux, le Fonds Chantiers Canada - Volet Grandes infrastructures et le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

** Les projets réalisés dans le cadre de PPP sont financés par l'intermédiaire du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et du Fonds Chantiers Canada - Volet Grandes infrastructures.

Analyse du rendement et leçons retenues

Ce programme utilise des fonds provenant des programmes de paiements de transfert suivants : le Nouveau Fonds Chantiers Canada - Volet Infrastructures provinciales et territoriales - Projets nationaux et régionaux, le Fonds Chantiers Canada - Volet Grandes infrastructures et le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

Au cours de la période visée par le rapport, dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada - Volet Infrastructures provinciales et territoriales - Projets nationaux et régionaux, 40 projets ont été approuvés, 807 millions de dollars de la part du gouvernement fédéral de 9 milliards de dollars ont été engagés dans le cadre de ce programme et 11 accords de contribution ont été signés.

Pour ce qui est du Fonds Chantiers Canada - Volet Grandes infrastructures, INFC et ses partenaires d'exécution fédéraux ont également réalisé des progrès :

- 22 projets ayant reçu une contribution fédérale de 366 millions de dollars et d'une valeur totale de plus de 1,2 milliard de dollars ont été réalisés;
- lancement des travaux de construction visant 6 projets additionnels dotés d'une contribution fédérale de 41,9 millions de dollars, et d'une valeur totale de 85 millions de dollars;
- poursuite des travaux de construction dans le cadre de 59 projets dotés d'une contribution de 3,5 milliards de dollars, et d'une valeur totale de 10,7 milliards de dollars.

En date du 31 mars 2016, un financement fédéral de 5,9 milliards de dollars dans le cadre du Fonds Chantiers Canada - Volet Grandes infrastructures a été approuvé pour 178 projets d'une valeur totale de 17,8 milliards de dollars. Les catégories d'investissement les plus importantes,

sur le plan des coûts admissibles totaux, sont le transport en commun et les infrastructures du réseau routier national.

Au cours de la période visée par le rapport, INFC et ses partenaires d'exécution fédéraux ont réalisé des progrès en vue de la mise en œuvre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique :

- mise en œuvre de 3 projets dotés d'une contribution fédérale de 28,1 millions de dollars, et d'une valeur totale de 80,4 millions de dollars;
- poursuite des travaux dans le cadre de 18 projets dotés d'une contribution fédérale de 1,5 milliard de dollars, et d'une valeur totale de 4 milliards de dollars.

En date du 31 mars 2016, un financement fédéral de 4,6 milliards pour les besoins du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique a été engagé et approuvé pour 90 projets d'une valeur totale de 12,3 milliards de dollars. Les principales catégories d'investissement sont (en ce qui concerne les coûts admissibles) les infrastructures de transport locales, et les infrastructures de transport routier et ferroviaire.

INFC continue de mettre en œuvre et de surveiller les ententes propres aux projets par l'intermédiaire de comités de surveillance des ententes, ainsi que de veiller au traitement efficace des réclamations, et ce, conformément aux cadres de contrôle des programmes du Ministère. De même, INFC continue de collaborer avec ses partenaires pour apporter des modifications à certaines ententes de financement des projets, au besoin.

Une vérification des cadres de contrôle de gestion du Nouveau Fonds Chantiers Canada réalisée en octobre 2015 a permis de relever certains points à améliorer, plus particulièrement dans le cadre des programmes qui offrent du financement pour des projets de grande envergure. INFC a pris des mesures relativement à ces recommandations, notamment l'amélioration des renseignements à la disposition des promoteurs de projet et des bénéficiaires relativement aux processus de réclamation et d'approbation des projets. INFC a aussi fourni des renseignements supplémentaires et des précisions sur son site Web et a communiqué de la documentation aux promoteurs et aux bénéficiaires.

En outre, le processus d'approbation interne de projets touchant les programmes d'infrastructures de grande envergure à long terme sont traditionnellement très longs, en raison de la nécessité d'évaluer les projets et de recueillir de l'information. INFC a examiné les processus existants et s'engage à simplifier les processus d'approbation aux termes de nos programmes existants afin de veiller à ce que les projets progressent plus rapidement en ayant le soutien du gouvernement fédéral. La simplification des processus d'approbation veillera à ce que les projets à faible risque, comme les autoroutes et les routes, soient approuvés plus rapidement et à ce que les accords de contribution puissent être signés pour aider les projets à progresser.

En plus du nouveau financement annoncé dans le budget de 2016, le gouvernement appuiera les priorités en matière d'infrastructure des collectivités canadiennes en transférant, dans le cadre du FTE en 2016-2017, les fonds non alloués à des projets par les provinces et les territoires en date du 31 mars 2016 dans le cadre du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, du Fonds sur l'infrastructure frontalière, du Fonds Chantiers Canada - Volet Collectivités, du Fonds Chantiers Canada - Volet Grandes infrastructures et du Fonds pour l'infrastructure

verte. Cette mesure permettra de veiller à ce que des fonds soient destinés aux priorités en matière d'infrastructures municipales à court terme.

Programme 1.5 : Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales

Description

Ce programme investit dans les projets d'infrastructure des petites collectivités et des zones rurales afin de soutenir les priorités et les économies locales ou régionales. Le financement versé dans le cadre de ce programme attire des contributions additionnelles d'autres partenaires de financement dans le cas des projets d'infrastructure admissibles. Le financement pourrait être accordé par région. Les paiements sont versés en fonction des coûts admissibles qui ont été engagés tels qu'ils ont été approuvés conformément aux accords de contribution signés. Le financement versé dans le cadre de ce programme est octroyé par l'intermédiaire des programmes de paiements de transfert suivants : le Nouveau Fonds Chantiers Canada - Volet Infrastructures provinciales et territoriales - Fonds des petites collectivités, le Fonds Chantiers Canada - Volet Collectivités, ce qui comprend également le Fonds Chantiers Canada - Volet Grandes villes, et le Programme des sentiers récréatifs nationaux[9].

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Différence (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2015-2016
171 319 905	171 319 905	170 100 556	88 141 483	(83 178 422)

Ressources humaines (ETP)

Prévues 2015-2016	Réelles 2015-2016	Différence (ressources réelles moins ressources prévues) 2015-2016
25	32	7

Résultats liés au rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs*	Résultats réels
Le financement d'INFC appuie des investissements dans les infrastructures réalisés par d'autres partenaires en vue d'accroître l'investissement global dans les infrastructures publiques pour les Canadiens	Financement obtenu des partenaires, exprimé en pourcentage du financement fédéral (engagé)	200 % d'ici le 31 mars 2016	216 %

[9] Le Programme des sentiers récréatifs nationaux a été achevé en 2015-2016.

Des projets d'infrastructure qui favorisent un environnement plus propre pour les petites collectivités et les régions rurales sont mis en œuvre	Nombre de projets d'infrastructure visant les petites collectivités et les régions rurales réalisés	323 projets d'ici le 31 mars 2016*	266
	Valeur des projets d'infrastructure visant les petites collectivités et les régions rurales réalisés	1,3 milliard de dollars d'ici le 31 mars 2016	842 millions de dollars
Des projets d'infrastructure qui favorisent de petites collectivités et des régions rurales viables sont mis en œuvre	Nombre de projets d'infrastructure visant les petites collectivités et les régions rurales réalisés	645 d'ici le 31 mars 2016	598
	Valeur des projets d'infrastructure visant les petites collectivités et les régions rurales réalisés	1,8 milliard de dollars d'ici le 31 mars 2016	1,25 milliard de dollars
Des projets d'infrastructure qui favorisent le renforcement de l'économie des petites collectivités et des régions rurales sont mis en œuvre	Nombre de projets d'infrastructure visant les petites collectivités et les régions rurales réalisés	239 d'ici le 31 mars 2016	228
	Valeur des projets d'infrastructure visant les petites collectivités et les régions rurales réalisés	0,6 milliard de dollars d'ici le 31 mars 2016	553 millions de dollars

* Objectifs cumulatifs tout au long du cycle de vie du programme (estimation jusqu'au 31 mars 2016). Les objectifs de ce programme sont fondés sur les programmes de paiements de transfert suivants : le Nouveau Fonds Chantiers Canada - Volet Infrastructures provinciales-territoriales - Fonds des petites collectivités, le Fonds Chantiers Canada - Volet Collectivités (y compris le Fonds Chantiers Canada - Volet Grandes villes) et le Programme des sentiers récréatifs nationaux.

Analyse du rendement et leçons retenues

En 2015-2016, 350 projets ont été approuvés aux termes du FPC-VIPT, et 413,1 millions de dollars de la part fédérale de 1 milliard de dollars ont été engagés pour ce programme. Terre-Neuve-et-Labrador, la Saskatchewan et le Québec ont signé des ententes de financement.

Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont accepté des propositions de projets et ont consulté les municipalités pour établir les priorités. Selon les exigences du Nouveau Fonds Chantiers Canada - Volet Infrastructures provinciales et territoriales - Fonds des petites collectivités, INFC continue de recevoir des listes de projets de la part des administrations dans le cadre du processus continu d'établissement des priorités.

En 2015-2016, INFC et ses partenaires d'exécution fédéraux ont réalisé des progrès relativement à la mise en œuvre du Fonds Chantiers Canada - Volet Collectivités :

- mise en œuvre de 69 projets dotés d'une contribution fédérale de 95,6 millions de dollars, et d'une valeur totale de 297,1 millions de dollars;

- lancement des travaux dans le cadre de 33 projets dotés d'une contribution fédérale de 19,5 millions de dollars, et d'une valeur totale de 63 millions de dollars;
- 98 projets ayant reçu une contribution fédérale de 177,9 millions de dollars et d'une valeur totale de plus de 534,3 millions de dollars sont en cours.

En date du 31 mars 2016, un total de 955 projets ont été approuvés dans le cadre du programme, et un financement fédéral de 1 milliard de dollars a été accordé à ces projets.

Uniquement au Québec, le Fonds Chantiers Canada - Volet Grandes villes appuie les projets dans les municipalités dont la population est d'au moins 100 000 habitants. Le gouvernement du Canada a réservé 200 millions de dollars pour les grandes villes du Québec aux termes de ce programme de financement dans le cadre de l'affectation de près de 2 milliards de dollars pour le Québec aux termes du Fonds Chantiers Canada. En 2015-2016, INFC et ses partenaires d'exécution fédéraux ont réalisé des progrès relativement à la mise en œuvre du Fonds Chantiers Canada - Volet Grandes villes :

- 3 projets dotés d'une contribution fédérale de 43,8 millions de dollars, et d'une valeur totale de 140,9 millions de dollars, sont toujours en cours;
- En date du 31 mars 2016, un total de 24 projets ont été approuvés dans le cadre du programme et un financement fédéral de plus de 174 millions de dollars a été accordé à ces projets.

INFC continue de mettre en œuvre et de surveiller les ententes propres aux projets, par l'intermédiaire de comités de surveillance des ententes, et ce, conformément aux cadres de contrôle des programmes du Ministère.

Le Programme des sentiers récréatifs nationaux a pris fin le 31 mars 2016. Il a permis de créer plus de 700 kilomètres de sentiers récréatifs et d'améliorer plus de 6 000 kilomètres de réseaux de sentiers existants. Les 258 projets réalisés dans le cadre du programme représentent des investissements tangibles dans les sentiers de motoneige, les sentiers pour les véhicules hors route, les sentiers à usage non motorisé et les sentiers polyvalents partout au pays.

Une évaluation du Fonds Chantiers Canada - Volet Collectivités réalisée en août 2015 a permis de relever certains points à améliorer en ce qui touche les programmes visant les petites collectivités et les collectivités rurales. L'une des recommandations a mis l'accent sur l'amélioration de la collaboration et des relations permanentes avec les provinces et les territoires en vue d'accroître l'échange de renseignements. INFC étudie actuellement les possibilités de tenue de discussions et d'ateliers multilatéraux qui pourraient favoriser l'amélioration de la collaboration et de l'échange de renseignements.

De même, l'évaluation a permis de déterminer qu'INFC doit améliorer son approche à l'égard de la production de rapports sur les programmes et des résultats en matière de rendement. En prenant appui sur l'évaluation et la rétroaction formulée par les intervenants et les partenaires de programme, on a informé INFC que les exigences en matière de production de rapports doivent être énoncées plus clairement afin de permettre aux intervenants et aux partenaires de programme de communiquer au Ministère des renseignements pertinents en temps opportun. INFC intègre maintenant des exigences précises en matière de production de rapports aux accords de contribution afin de pouvoir en convenir avec le bénéficiaire, et de veiller à ce que les données fournies servent à la production de rapports ministériels sur les programmes.

Programme 1.6 : Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent

Description

Pour appuyer les priorités du gouvernement du Canada relatives à l'économie et à la sécurité, ce programme garantit la réalisation du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent à Montréal, au Québec. Infrastructure Canada est chargé de mener à bien ce projet. Celui-ci vise à fournir un passage sécuritaire et efficace aux résidents locaux, aux navetteurs et aux conducteurs de véhicules commerciaux. Le nouveau pont contribuera à accroître la capacité et l'efficacité des infrastructures de portes d'entrée et de corridors à l'échelle régionale et nationale. Le projet est exécuté sous forme de partenariat public-privé.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Différence (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2015-2016
42 661 977	42 661 977	167 474 282	66 281 311	23 619 334

Ressources humaines (ETP)

Prévues 2015-2016	Réelles 2015-2016	Différence (ressources réelles moins ressources prévues) 2015-2016
61	44	(17)

Résultats liés au rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels[10]
Des projets d'infrastructure réalisés dans le cadre du projet de corridor du nouveau pont Champlain qui favorisent un système de transport sécuritaire et efficace à l'appui du commerce et d'un Canada plus prospère	Le nombre de jalons du projet réalisés	3 (nouveau pont pour le Saint-Laurent, nouveau pont pour l'île des Sœurs et reconstruction de l'autoroute 15)	Le processus d'approvisionnement pour l'ensemble du projet de corridor s'est déroulé comme prévu en ce qui a trait à la clôture financière et au

[10] Les indicateurs de rendement sont tirés du cadre de mesure du rendement de 2015-2016 approuvé.

sont mis en œuvre		1er décembre 2018 pour le projet de corridor du nouveau pont Champlain et 31 octobre 2019 pour les autres composantes	début des travaux de *construction*
Des processus d'approvisionnement du PPP touchant les projets réalisés dans le cadre du projet de corridor qui favorisent l'optimisation des ressources pour les contribuables canadiens, grâce au respect des échéances et des budgets des projets, sont mis en œuvre	Achèvement des travaux de construction dans les délais prévus	Ouverture officielle au public -Travée principale : 1er décembre 2018 - Reste du corridor : 31 octobre 2019	Le processus d'approvisionnement pour l'ensemble du projet de corridor s'est déroulé comme prévu en ce qui a trait à la clôture financière et au début des travaux de construction
	Achèvement des travaux de construction conformément aux budgets établis	Objectif des coûts de construction : 2,246 milliards de dollars 31 octobre 2019	Le budget du contrat s'élève à 3,977 milliards de dollars, dont 2,246 milliards de dollars pour les travaux de construction

Analyse du rendement et leçons retenues

Le processus de demandes de propositions du projet de corridor du nouveau pont Champlain a commencé le 21 juillet 2014. Trois consortiums ont soumis des propositions techniques le 11 février 2015, suivies de propositions financières le 1er avril 2015. Le promoteur retenu, le *Groupe Signature sur le Saint-Laurent* a été retenu en tant que promoteur le 15 avril 2015, suivant la fin du processus d'évaluation.

En outre, un contrat de travail initial a été signé et mis en place le 6 mai 2015, avant la signature de la convention relative au projet, aux termes duquel les travaux ont pu commencer immédiatement et l'on a veillé à ce que le calendrier de projet accéléré soit respecté. La *convention relative au projet de corridor du nouveau pont Champlain* a été signée par le gouvernement du Canada et le Groupe Signature sur le Saint-Laurent le 19 juin 2015 pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation, l'entretien et la remise en état du corridor sur une période de 35 ans.

Le projet de corridor du nouveau pont Champlain continue d'être mis en œuvre avec succès sous forme de PPP, ce qui est relativement nouveau pour les projets fédéraux d'infrastructure et s'est avéré une excellente solution. L'équipe de projet travaille en étroite collaboration avec le Groupe Signature sur le Saint-Laurent pour assurer la réalisation du projet dans les délais prescrits.

Le gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec et des entités municipales continuent de travailler en étroite collaboration pour conclure les ententes nécessaires à la mise en œuvre du projet. À l'exception d'une entente qui doit être signée en 2016, toutes les ententes sont en place pour la phase de construction du projet. En outre, INFC a réussi à acquérir tous les actifs immeubles nécessaires au projet et le Ministère s'attendend à acquérir les terres restantes en 2016. Les évaluations environnementales de site relatives aux propriétés qui seront acquises de façon temporaire ont été effectuées avec succès en septembre 2015 et le rapport définitif a été publié le 8 décembre 2015.

L'équipe du projet de corridor du nouveau pont Champlain a continué de collaborer avec les intervenants, les organisations des secteurs public et privé et la population canadienne pour faire la promotion de la sécurité et de l'efficacité du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent. L'équipe de projet a collaboré avec diligence avec le Groupe Signature sur le Saint-Laurent pour coordonner les travaux de construction de la section principale du pont, sur l'autoroute 15, ainsi que pour coordonner les travaux d'excavation maritimes des piles du pont. Les négociations sont en cours avec le Groupe Signature sur le Saint-Laurent pour faire du pont un pont sans péage.

On a atteint tous les principaux jalons pour 2015-2016 en respectant les échéances et le budget.

Services internes

Description

Groupes d'activités connexes et de ressources administrés de manière à répondre aux besoins des programmes d'une organisation, et à lui permettre de remplir ses autres obligations organisationnelles. Figurent au nombre de ces services internes : les services de gestion et de surveillance; les services de communication; les services juridiques; les services de gestion des ressources humaines; les services de gestion des finances; les services de gestion de l'information; les services des technologies de l'information; les services immobiliers; les services du matériel; les services d'acquisition; les services de voyages et autres services de nature administrative. Les services internes comprennent seulement les activités et les ressources qui visent l'ensemble d'une organisation et non pas celles qui visent un programme précis.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Différence (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2015-2016
28 407 231	28 407 231	39 615 936	39 615 936[11]	11 208 705

Ressources humaines (ETP)

Prévues 2015-2016	Réelles 2015-2016	Différence (ressources réelles moins ressources prévues) 2015-2016
177	161[12]	(16)

Analyse du rendement et leçons retenues

Les services de gestion et de surveillance comprennent les vérifications internes, l'évaluation, la supervision des sociétés d'État et la planification intégrée des activités.

[11] Les dépenses réelles pour 2015-2016 aux termes des Services internes ne comprennent pas les dépenses associées à l'équipe responsable du pont international Gordie-Howe, car l'équipe a été mutée de Transports Canada vers Infrastructure Canada le 1er avril 2016. Toute dépense engagée relativement à l'équipe en 2015-2016 sera déclarée par Transports Canada.

[12] Le nombre réel d'équivalents temps plein (ETP) pour 2015-2016 aux termes des Services internes ne comprend pas les ETP membres de l'équipe responsable du pont international Gordie-Howe, car l'équipe a été mutée de Transports Canada vers Infrastructure Canada le 1er avril 2016. Tout ETP ayant fait partie de l'équipe en 2015-2016 sera déclaré par Transports Canada.

En 2015-2016, le Ministère a assuré de façon proactive la surveillance des activités de vérification et d'évaluation et a relevé les risques émergents de ses activités principales. Les engagements approuvés figurant dans le Plan de vérification axé sur les risques et dans le Plan d'évaluation ministériel (voir les tableaux supplémentaires pour les détails) ont été respectés avec succès. De même, le Ministère a mené un processus de suivi fondé sur des données probantes pour surveiller la mise en œuvre des plans d'action de la direction relativement à toutes les recommandations en suspens découlant de la vérification et de l'évaluation. La direction a mis en œuvre 75 % des recommandations en suspens formulées à la suite de la vérification, et il ne reste que 7 recommandations en suspens formulées à la suite de l'évaluation. Le reste des plans d'action relatifs à la vérification et à l'évaluation sont en bonne voie de répondre aux recommandations. En outre, la Direction générale de la vérification et de l'évaluation a également offert des services consultatifs à l'appui des demandes de la direction, de même qu'une orientation relativement à l'élaboration de cadres et de stratégies de mesure du rendement.

INFC a continué de soutenir et de surveiller la société PJCCI, en veillant à ce que la société ait accès aux crédits parlementaires et aux approbations nécessaires pour mener ses priorités à bien, ainsi qu'en surveillant l'interface entre la société PJCCI et le projet du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent, et ce, afin de garantir le respect des engagements de la société PJCCI et du projet du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Le 4 novembre 2015, la responsabilité à l'égard du projet du pont international Gordie-Howe a été transférée du ministre des Transports au ministre de l'Infrastructure et des Collectivités. L'équipe responsable du projet du pont international Gordie-Howe au sein d'INFC est chargée d'acquérir des biens immobiliers au Canada, de surveiller l'entente sur le passage entre le Canada et le Michigan ainsi que d'autres accords de reconnaissance et ententes avec les États-Unis. En outre, l'équipe appuie le ministre relativement à sa responsabilité devant le Parlement pour ce qui est de la surveillance de l'Autorité du pont Windsor-Détroit, la société d'État chargée de contracter les obligations de l'Autorité du passage en tant que partie à l'entente sur le passage entre le Canada et le Michigan, et de s'en acquitter, ainsi que de toute question liée à la construction ou à l'exploitation du passage.

Au cours de l'exercice 2015-2016, les responsables des services de communication d'INFC ont communiqué de l'information à jour sur les priorités ministérielles et les programmes d'infrastructure existants, ainsi que sur les résultats des investissements dans les infrastructures aux Canadiens dans les médias sociaux, lors de divers événements et au moyen de contenu amélioré sur le site Web. Ils ont également offert un soutien efficace en matière de communication dans le cadre du projet de corridor du nouveau pont Champlain, dont un soutien à l'égard des communications touchant le processus de demande de propositions et l'achèvement de l'entente de projet. De même, les responsables des services de communication ont mis des renseignements clés à la disposition des médias locaux et internationaux au moyen d'annonces, ont amélioré et mis à jour le site Web public d'INFC et appuyé le projet de renouvellement du Web du Secrétariat du Conseil du Trésor. Enfin, des communications efficaces ont été assurées à l'appui de la participation du Cabinet du ministre, de la haute direction et des employés.

Les responsables des services de gestion des finances d'INFC ont continué de mettre en œuvre la Politique sur le contrôle interne et ainsi, ont continué d'évaluer et de surveiller ses contrôles internes en matière de rapports financiers, processus qui a commencé à la fin de l'exercice 2013-2014. Depuis, le Ministère assure l'évaluation et la surveillance annuelles de ses contrôles internes en matière de rapports financiers. Les résultats de l'exercice 2015-2016 sont présentés dans l'Annexe de la *Déclaration de responsabilité de la direction englobant le contrôle interne en matière de rapports financiers* pour l'exercice clos le 31 mars 2016. Les responsables des services de gestion des finances ont également continué de collaborer avec les organismes centraux dans le cadre de diverses initiatives pangouvernementales, dont le Portail des Services de voyage partagés, la mise en œuvre du système de paye Phénix dans le cadre de l'initiative de modernisation des services de paye et l'achèvement de l'initiative de paiement par dépôt direct (le 31 mars 2016). Ils ont également surveillé et publié les résultats sur le rendement touchant les normes de service relatives aux paiements de transfert dans le cadre de la Politique sur les paiements de transfert, et ont participé au renouvellement et au remaniement de la Politique sur les paiements de transfert. Enfin, les responsables des services de gestion des finances ont examiné et simplifié l'ensemble de politiques ministérielles sur la gestion financière pour renforcer l'intendance et la responsabilisation.

Le SGIP a fait l'objet de plusieurs améliorations qui ont facilité l'exécution des programmes dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada - Volet Infrastructures provinciales et territoriales - Fonds des petites collectivités et du Nouveau Fonds Chantiers Canada - Volet Infrastructures nationales. Le portail du Gouvernement ouvert a également reçu du soutien au moyen de la diffusion publique de la majorité des données d'INFC relatives aux programmes, de 2002 jusqu'à présent. Ces données permettent de favoriser la transparence des programmes d'infrastructure. En outre, le Ministère a procédé à la migration vers le système centralisé Mes RHGC, ce qui lui a par conséquent permis d'accroître ses capacités de production de rapports. À l'appui de la priorité du gouvernement du Canada pour ce qui est de tirer parti de solutions pangouvernementales, les responsables de la GI-TI ont coordonné le processus de migration du Ministère vers le système de courrier électronique centralisé géré par Services partagés Canada. Dans le domaine du renouvellement des politiques, les responsables de la GI-TI ont réalisé un examen stratégique des politiques internes afin de réduire les chevauchements et de contribuer à la simplification des processus. Dans le domaine de la gestion de l'information, INFC a procédé à un nettoyage de l'information de grande envergure en prévision de la migration vers le système de courrier électronique centralisé. En outre, un nettoyage de l'information gouvernementale stockée a été effectué afin de préparer le Ministère à une future migration vers un système centralisé de gestion des documents. INFC a terminé son plan de mise en œuvre de la tenue de dossiers, y compris la présentation au Conseil du Trésor. Le soutien continu des grands projets touchant les ponts demeure une priorité.

Tel qu'il est indiqué à la priorité 4, un certain nombre d'initiatives ont été lancées à l'appui de la gestion des personnes. Au nombre de ces initiatives figuraient notamment la simplification des processus de nomination, la modification des pouvoirs subdélégués, l'établissement de stratégies de gestion des personnes, la mise en œuvre d'une formation obligatoire sur le harcèlement, ainsi que l'investissement dans la formation linguistique à l'intention de tous les employés et gestionnaires. L'une des principales initiatives visait à solliciter la participation du personnel à la mise en œuvre des plans d'action liés au Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF), aux initiatives se rattachant à Objectif 2020 et au soutien du réseau de

gestion des talents. À l'automne 2015, on a sollicité la participation de tous les employés d'INFC à l'élaboration d'un plan d'action visant à donner suite au SAFF et à déterminer des initiatives liées à Objectif 2020 tenant réellement compte des besoins des employés et des employeurs. En réponse au SAFF, la foire du mieux-être d'INFC a ciblé le besoin en matière de dialogue sur la santé mentale et physique. Dans le cadre d'Objectif 2020, on a tenu fréquemment un dialogue visant à solliciter la participation des employés et des gestionnaires aux initiatives de gestion des personnes. Au nombre d'autres initiatives figuraient le programme de perfectionnement en leadership conjoint de TC et INFC, qui offre des affectations enrichies de perfectionnement aux titulaires de postes de direction, de même que de l'encadrement, du mentorat et des ateliers sur le leadership. Dans le cadre de ce programme, INFC et TC peuvent planifier et gérer efficacement la relève des postes de direction. Le 4 juin 2015, plus de 200 employés ont assisté à la première foire de réseautage de TC et INFC à Ottawa. Cette foire a permis aux participants d'élargir leurs réseaux professionnels, de rencontrer de nouveaux collègues, ainsi que de prendre connaissance de différentes fonctions au sein des deux ministères.

Un certain nombre d'événements Lean portant sur les processus ministériels ont été entrepris cette année en vue de réduire le gaspillage et d'accroître la valeur pour notre ministère, notamment les processus d'accueil et d'intégration et de départ des employés ainsi que les négociations d'accords de contribution. De même, INFC a participé à l'initiative de réduction du fardeau administratif dirigée par le Secrétariat du Conseil du Trésor dans deux domaines : les achats de faible valeur et les processus internes liés aux approbations de subventions et de contributions.

Section IV : Renseignements supplémentaires

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires[xv] figurant dans le *Rapport ministériel sur le rendement de 2015-2016* sont accessibles sur le site Web d'INFC.

- Stratégie de développement durable du Ministère;
- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert de 5 millions de dollars ou plus;
- Évaluations et vérifications internes;
- Réponse aux comités parlementaires et aux vérifications externes;
- Rapport d'étape sur les projets de transformation et les grands projets de l'État.

Dépenses fiscales fédérales

On peut recourir au régime fiscal pour atteindre les objectifs de politique générale en appliquant des mesures spéciales, par exemple de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances Canada publie annuellement des estimations et des prévisions des coûts associés à ces mesures dans le Rapport sur les dépenses fiscales fédérales[xvi]. Ce rapport présente également des renseignements généraux détaillés sur les dépenses fiscales, dont des descriptions, des objectifs, des données historiques et des renvois aux programmes fédéraux de dépenses connexes. Les mesures fiscales présentées dans ce rapport relèvent de la responsabilité du ministre des Finances.

Coordonnées de la personne-ressource de l'organisation

Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet du Ministère et de nos programmes d'infrastructure, veuillez consulter le site www.infrastructure.gc.ca ou communiquer avec INFC aux coordonnées suivantes :

Bureau de l'infrastructure du Canada
180, rue Kent, bureau 1100
Ottawa (Ontario) K1P 0B6

Numéro de téléphone d'Infrastructure Canada : 613-948-1148

Numéro sans frais : 1-877-250-7154

Annexe : Définitions

Architecture d'alignement des programmes (*Program Alignment Architecture*) : Répertoire structuré de tous les programmes d'un ministère ou organisme qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les liens aux résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

Cadre pangouvernemental (*whole-of-government framework*) : Schéma représentant la contribution financière des organisations fédérales qui dépendent de crédits parlementaires en harmonisant leurs programmes avec un ensemble de 16 secteurs de résultat pangouvernementaux de haut niveau, regroupés sous quatre secteurs de dépenses.

Cible (*target*) : Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

Crédit (*appropriation*) : Toute autorisation du Parlement de verser une somme d'argent à même le Trésor.

Dépenses budgétaires (*budgetary expenditures*) : Comprend les dépenses de fonctionnement et de capital, ainsi que les paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des personnes, et les paiements aux sociétés d'État.

Dépenses législatives (*statutory expenditures*) : Dépenses approuvées par le Parlement au moyen d'une législation autre qu'une Loi portant affectation de crédit. La législation stipule l'objectif des dépenses et les conditions auxquelles elles peuvent être effectuées.

Dépenses non budgétaires (*non-budgetary expenditures*) : Comprend les dépenses nettes et les recettes liées aux prêts, aux placements et aux avances, qui changent la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

Dépenses prévues (*planned spending*) : En ce qui a trait aux rapports sur les plans et les priorités (RPP) et aux rapports ministériels sur le rendement (RMR), les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Par conséquent, elles peuvent comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.

Un ministère devrait être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son RPP et son RMR.

Dépenses votées (*voted expenditures*) : Dépenses approuvées par le Parlement annuellement au moyen d'une Loi portant affectation de crédit. Le libellé du vote devient les conditions régissant la façon dont ces dépenses peuvent être effectuées.

Équivalent temps plein (*full-time equivalent*) : Mesure utilisée pour déterminer dans quelle mesure un employé représente une année-personne complète dans le budget ministériel. L'équivalent temps plein est calculé en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

Indicateur de rendement (*performance indicator*) : Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

Plans (*plans*) : Exposé des choix stratégiques qui fournit des renseignements sur la façon dont une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De manière générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies choisies et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

Priorités (*priorities*) : Plans ou projets qu'une organisation a choisi de favoriser et sur lesquels elle prépare des rapports au cours de la période de planification. Les priorités représentent ce qui importe le plus ou ce qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

Production de rapports sur le rendement (*performance reporting*) : Processus qui consiste à transmettre des renseignements qualitatifs et quantitatifs sur le rendement fondés sur des preuves.

Programme (*program*) : Groupe d'activités connexes conçues et gérées de manière à répondre à un besoin particulier du public et souvent traitées comme une unité budgétaire.

Programme temporisé (*sunset program*) : Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politiques ne sont pas permanents. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

Rapport ministériel sur le rendement (*Departmental Performance Report*) : Rapport traitant des réalisations concrètes d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires au regard des plans, des priorités et des résultats attendus exposés dans le rapport sur les plans et les priorités correspondant. Ce rapport est déposé au Parlement à l'automne.

Rapport sur les plans et les priorités (*Report on Plans and Priorities*) : Fournit des renseignements sur les plans et le rendement attendu des organisations appropriées pendant une période de trois ans. Ce rapport est déposé au Parlement chaque printemps.

Rendement (*performance*) : Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

Résultat stratégique (*strategic outcome*) : Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

Résultats (*results*) : Conséquences externes attribuables, en partie, aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

Résultats du gouvernement du Canada (*Government of Canada outcomes*) : Ensemble composé de 16 objectifs de haut niveau définis pour le gouvernement, groupés en quatre secteurs de dépenses : les affaires économiques, les affaires sociales, les affaires internationales et les affaires gouvernementales.

Structure de la gestion, des ressources et des résultats (*Management, Resources and Results Structure*) : Cadre d'ensemble qui consiste en un inventaire des programmes, des ressources, des résultats, de la mesure du rendement et de l'information sur la régie d'une organisation. Les programmes et les résultats sont décrits de manière à mettre en évidence les liens logiques entre eux ainsi que les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats est élaborée à partir d'une architecture d'alignement des programmes.

Notes de fin de document

[i] **Lettre de mandat du ministre**, http://pm.gc.ca/fra/lettre-de-mandat-du-ministre-de-linfrastructure-et-des-collectivites

[ii] **Ponts Jacques Cartier et Champlain**, http://jccbi.ca/

[iii] **Autorité du Pont Windsor-Détroit**, https://www.wdbridge.com/

[iv] **Projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto**, http://www.waterfrontoronto.ca/ **(en anglais seulement)**

[v] **Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique**, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.3/page-1.html

[vi] **Loi sur l'emploi et la croissance économique**, http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/J-0.7/page-1.html

[vii] **Loi no 2 sur le plan d'action économique de 2013**, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/E-0.7/

[viii] **Loi visant le nouveau pont pour le Saint-Laurent**, http://www.laws.justice.gc.ca/fra/lois/N-22.6/

[ix] **Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce**, http://www.laws.justice.gc.ca/fra/lois/B-8.05/

[x] **Entente sur le passage**, http://www.partnershipborderstudy.com/crossing-agreement.asp **(en anglais seulement)**

[xi] **Comptes publics du Canada 2015**, http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html

[xii] **Travaux publics et services gouvernementaux (site Web)**, http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/comm/index-fra.htmll

[xiii] **Illustration de la perspective pangouvernementale**, http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/framework-cadre-fra.aspx?Rt=1038

[xiv] **États financiers d'Infrastructure Canada**, http://www.infrastructure.gc.ca/pub/fs-ef/fs-ef-2015-fra.html

[xv] **Tableaux de renseignements supplémentaires**, http://www.infrastructure.gc.ca/pub/index-fra.html

[xvi] **Rapport sur les dépenses fiscales fédérales**, http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp